Krupp-Kraftwagen im Kriege

Die legendäre Krupp-Protze und andere

Вернуться к оглавлению

689 105431/ 001
021288
DM 9.80

WAFFEN-ARSENAL

Band 107

HELMUS

DM 9,80

Krupp-Kraftwagen im Kriege

Die legendäre Krupp-Protze und andere

Dipl.-Ing. Reinhard Frank

TITELSEITE
Ein Krupp L 2 H 143 der 2./Pz.Jg.Abt. 18
(18. I.D. mot) in Rußland 1941.

Linke Seite:
Eine Gruppe Krupp L 2 H 143 als Mannschaftskraftwagen (Kfz.70) stellt in Rußland seine Geländegängigkeit unter Beweis. Das weiße "G" steht für Panzergruppe 2 (Guderian). Beachtenswert sind die zweizeiligen Kennzeichenschilder an der vorderen Stoßstange. Leider ist das Divisionsabzeichen auf dem BMW R 12-Krad nicht einwandfrei zu erkennen.

Band 107

DM 9,80

PODZUN-PALLAS-VERLAG GmbH · 6360 Friedberg 3 (Dorheim)

Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, vorbehalten.
Podzun-Pallas-Verlag GmbH, Markt 9, 6360 Friedberg 3 (Dorheim)

Verantwortlich für den Inhalt ist der Autor.

Das Waffen-Arsenal: Gesamtredaktion Horst Scheibert

ISBN: 3-7909-0308-6

QUELLEN

– D 600 "Anhaltswerte über Kfz. u. Gerät". 1940.
– D 669/9 "Lastkraftwagen 1 1/2 t Krupp Typ L 2 H 143, Gerätebeschreibung u. Bedienungsanweisung zum Fahrgestell". 1941.
– D 669/303 "Lastkraftwagen 1 1/2 t Krupp Typ L 2 H 143, Instandsetzungsanleitung". 1943.
– L.Dv. 650 "vorläufiger Beladeplan für Flak-Meßtrupp KW. I und II". 1934.
– L.Dv. 654/1 (H.Dv. 180)" Beladeplan für eine Flakbatterie zu 12 Geschützen 2 cm-Flak 30 (mot. Z). 1939.
– Kruppsche Monatshefte
– Technische Mitteilungen Krupp
– Fried. Krupp GmbH – Historisches Archiv
– Deutsches Museum, München
– Archiv Podzun-Pallas-Verlag

Mein besonderer Dank gilt Gertrud, Stefan und Daniel, meinen Freunden und Helfern Robert Emmert, Heinz Friedrich, Horst Scheibert, Leo Schmitt und Peter Taghon.
Reinhard Frank, Schmidgern 20, 8031 Gilching

Vertrieb:
Podzun-Pallas-Verlag GmbH
Markt 9, Postfach 314
6360 Friedberg 3 (Dorheim)
Telefon: 06031/3131 u. 3160
Telex: 415961

Alleinvertrieb
für Österreich:
Pressegroßvertrieb Salzburg
5081 Salzburg-Anif
Niederalm 300
Telefon: 06246/3721

Verkaufspreis für Österreich: 77,– Schilling; Schweiz: 9,80 sfr

Für den österreichischen Buchhandel: Verlagsauslieferung Dr. Franz Hain, Industriehof Stadlau, Dr. Otto-Neurath-Gasse 5, 1220 Wien

COPYRIGHT 1987
PODZUN-PALLAS-VERLAG GMBH, 6360 FRIEDBERG 3

Meister der Kraft
Riesen der Leistung

KRUPP-
Lastwagen
für jede Tragfähigkeit

Vorwort

Krupp, ein legendärer Familienname, der in Essen schon im Jahre 1587 nachgewiesen ist. Die Stahl-Tradition des Hauses Krupp begann im Jahre 1800 mit dem Kauf der Hütte "Gute Hoffnung", sowie im Jahre 1811 mit der Gründung einer Gußstahlfabrik. Die wichtigste Erfindung, 1853, war der nahtlose Eisenbahnradreifen (Bandage), der ab 1875 als drei aufeinandergelegte Ringe zum Firmenzeichen wurde. Das Unternehmen expandierte, trotz häufiger finanzieller Krisen, stetig. Die Produktion während des Ersten Weltkrieges war fast ausschließlich auf Rüstungsmaterial, vor allem Geschütze und Munition, umgestellt worden. Durch den Versailler Vertrag war Krupp gezwungen, seine Fertigung auf andere Produkte (Sonderstähle, Lokomotiven, Landmaschinen, Kommunalfahrzeuge, Motoren, (Lastkraftwagen usw.) zu verlegen.

Die "Abt. Kraftwagenfabrik" nahm ihren Betrieb im Jahre 1919 auf. Das erste, in größerer Stückzahl gefertigte Baumuster war der "Fünftonner mit 75-PS-Vierzylinder-Otto-Motor" (1920). Es folgten 1 1/2 t-, 2 1/2 t-, 3 t-Schnellastwagen (1924) und ein modifizierter Fünftonner (1925). Die ersten Omnibusse mit Niederrahmen-Fahrgestell kamen 1928. Bis zum Zweiten Weltkrieg stellte Krupp eine sehr große Palette von Kraftwagen mit unterschiedlichen Rahmenhöhen (H, M, N), Motoren (Benzin, Diesel, Holzgas) und Nutzlasten (1,5; 2; 2,5; 3; 3,5; 4; 5; 5,5; 6,5 t) her.
Im Motorenbau leistete das Werk Pionierarbeit bei der Entwicklung leistungsstarker Lkw-Vergaser- und Dieselmotore mit Luftkühlung.

Es wurden 50-, 55-, 60- und 80-PS-Diesel-Motoren (Eigenentwicklung), 60-, 90-, 125-PS-Diesel-Motoren (Lizenz Junkers), 60-, 65-, 75-, 110-, 150-PS-Vergaser-Motoren, und 65-PS-Holzgasmotoren, gefertigt.
Im Jahre 1937 betrug die Anzahl der insgesamt gefertigten Fahrzeuge 4.300 Stück bei einer Belegschaft von 2.685 Mitarbeitern. 1939 erfolgte eine behördlich verlangte Einschränkung der zivilen Wagentypen auf den 3 t- und 6,5 t-Lkw. 1940 wurde Krupp zur Lizenz-Fertigung des schweren Zugkraftwagens 12 t (Sd.Kfz. 8) verpflichtet. Im Jahre 1941 wurden nur noch der L 2 H 143, Einzelmotoren und das Sd.Kfz. 8 gefertigt. 1942 lief die Produktion des Protzkraftwagens aus, von dem zuletzt monatlich 200 Stück gebaut wurden. In diesem Jahr waren 3.403 Mitarbeiter beschäftigt.
Im März 1943 erfolgten die ersten schweren Luftangriffe auf Essen und das Werk. Bei Kriegsende waren 70 % der gesamten Werkanlagen zerstört oder beschädigt. 75 % der verbliebenen Anlagen wurden zwischen 1946 und 1942 demontiert oder verschrottet.

Das Unternehmen wurde entflechtet: Aus der "Kraftwagenfabrik" wurde die Firma "Südwerke" (Kulmbach). Deren bekanntester Lkw war der "Titan" mit 210 PS-6-Zylinder-Dieselmotor.

Die Kruppsche Typenbezeichnung ist auf den ersten Blick etwas verwirrend, aber sehr aussagestark. Es bedeutet z. B. "LD 2 H 142":
L = Lastwagen
D = Dieselmotor
2 = Nutzlast in t
H = Hochrahmen
1 = 1. Modifizierung
4 = Vierzylinder
2 = Zweiachser

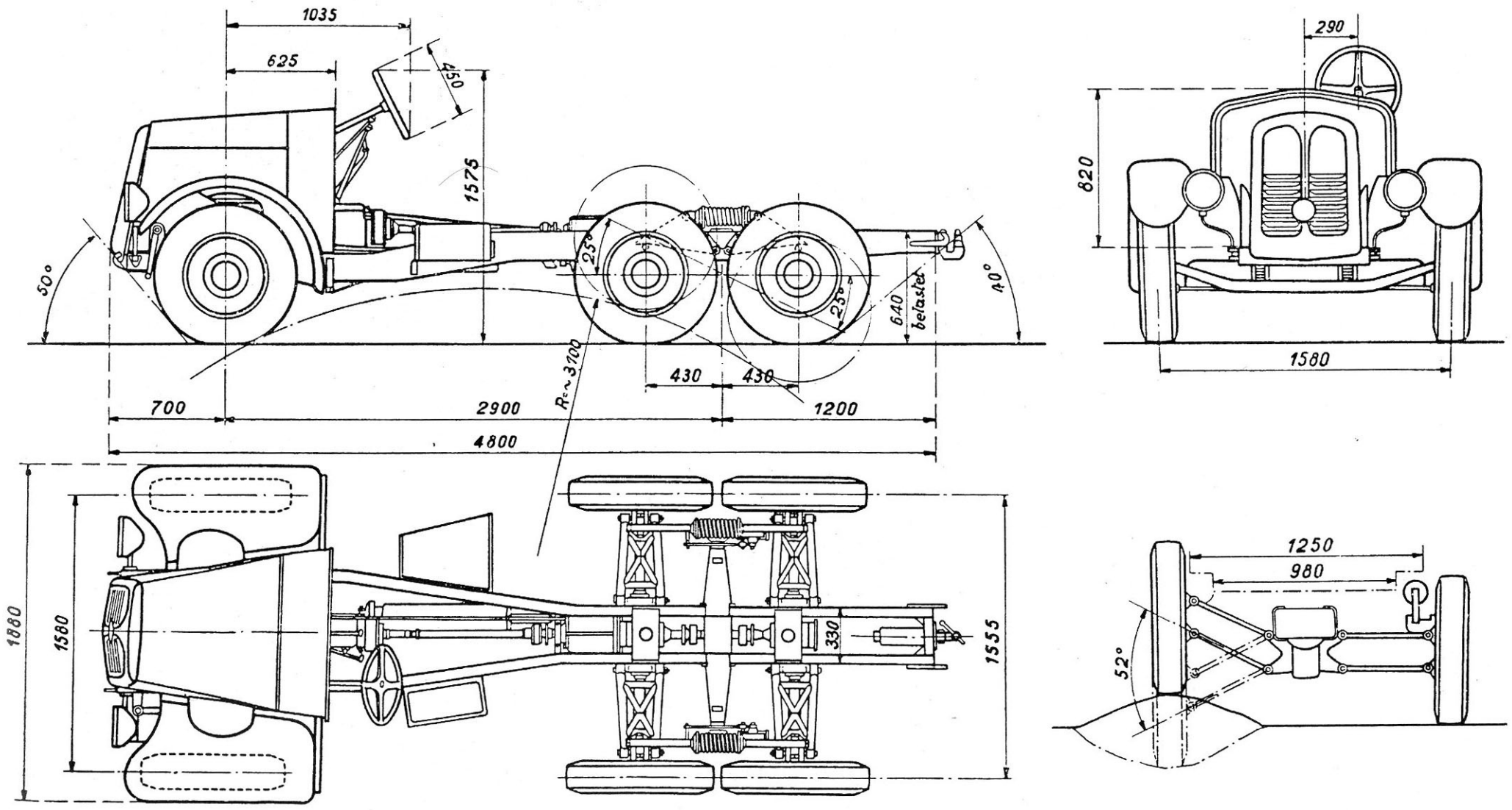
KURZBEZEICHNUNGEN:

l.	=	leicht
m.	=	mittel
s.	=	schwer
gp.	=	gepanzert
gl.	=	geländegängig
(o)	=	handelsüblich
Kfz.	=	Kraftfahrzeug
Kw.	=	Kraftwagen
Lkw.	=	Lastkraftwagen
Pz.Kpfw.	=	Panzerkampfwagen
Sd.Ah.	=	Sonderanhänger
Sd.Kfz.	=	Sonderkraftfahrzeug

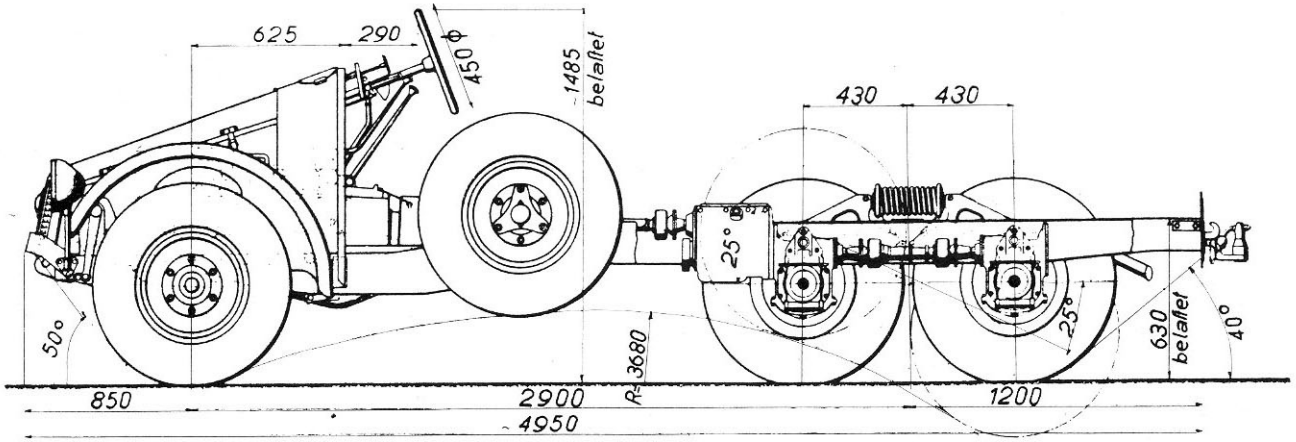
Leichter geländegängiger Lkw 1½ t
Typ L 2 H 43/L 2 H 143

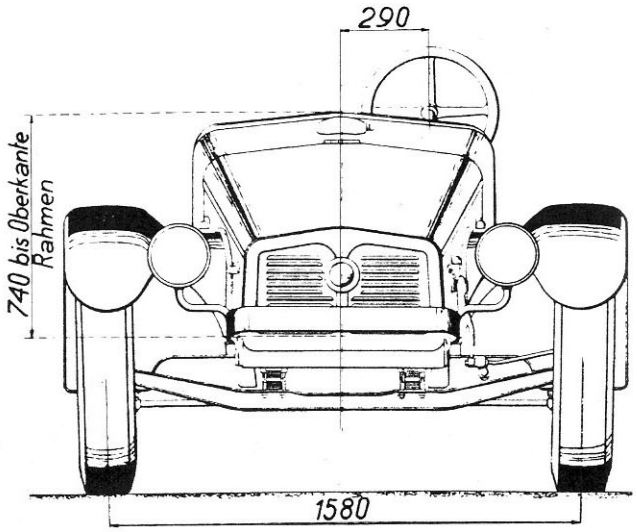
Auf Grund der guten Erfahrungen mit dem L 3 H 63 ging Krupp im Jahre 1929 daran, auch einen leichten geländegängigen Dreiachser (6 x 4) zu bauen, der 1930 als L 2 H 43 herauskam. Das Fahrzeug hatte einen luftgekühlten 4-Zylinder-Vergaser-Boxermotor, synchronisiertes Viergang-Getriebe, ein Zusatz-Getriebe für Straßen-/Geländegang, und an Doppelschwingen aufgehängte, angetriebene Hinterräder.
Einige Versuchsmuster waren mit Dieselmotor bzw. Stützrädern an der vorderen Stoßstange ausgestattet. Die Reihenfertigung wurde 1932 mit einem 55 PS-Vergasermotor aufgenommen. 1936 kam der L 2 H 143, der u. a. einen auf 60 PS gesteigerten Motor, eine verlängerte vordere Stoßstange und einen vergrößerten Abstand der Hinterräder aufwies.
Bei der Wehrmacht lief dieses robuste und fortschrittliche Fahrzeug vor allem als Protz- und als Mannschafts-Kraftwagen. Die Fertigung wurde 1942 eingestellt.
Versuchsweise wurden zwei Fahrzeuge als L 2 H 243 mit 70 PS-Vergasermotor versehen. Ein Fahrzeug wurde dann als L 2 H 343 mit 70 PS-Motor und zusätzlichem Vorderradantrieb (6 x 6) ausgerüstet, was eine Gewichtsmehrung von 350 kg brachte. Beide Typen gingen jedoch nicht in Serie.

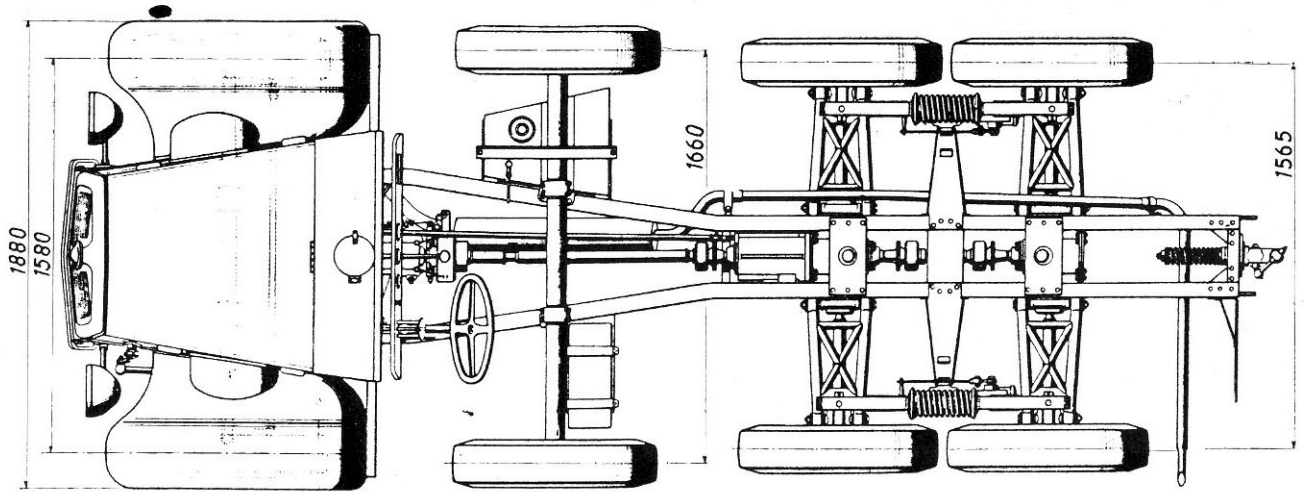
Der Urvater aller Krupp-Protzen aus dem Jahre 1929: "Leichter Geländewagen mit luftgekühltem Vergaser- oder Dieselmotor, L 2 H 43 bzw. LD 2 H 43". Die Motorhaube hatte noch nicht die typische, abgeschrägte Form, um auch den größeren Dieselmotor (50 PS) aufnehmen zu können. Der Vergasermotor leistete 60 PS.

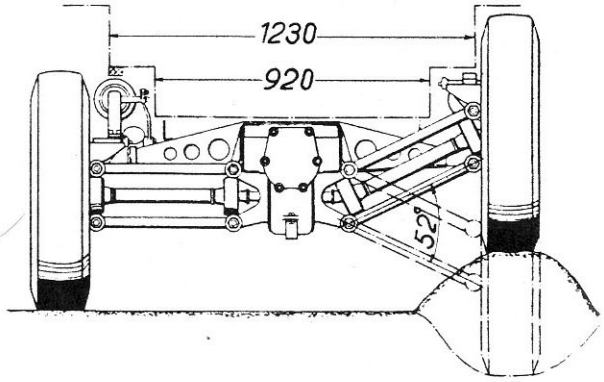


Der "Leichte Geländewagen L 2 H 43 bzw. LD 2 H 43" mit hoher Motorhaube.

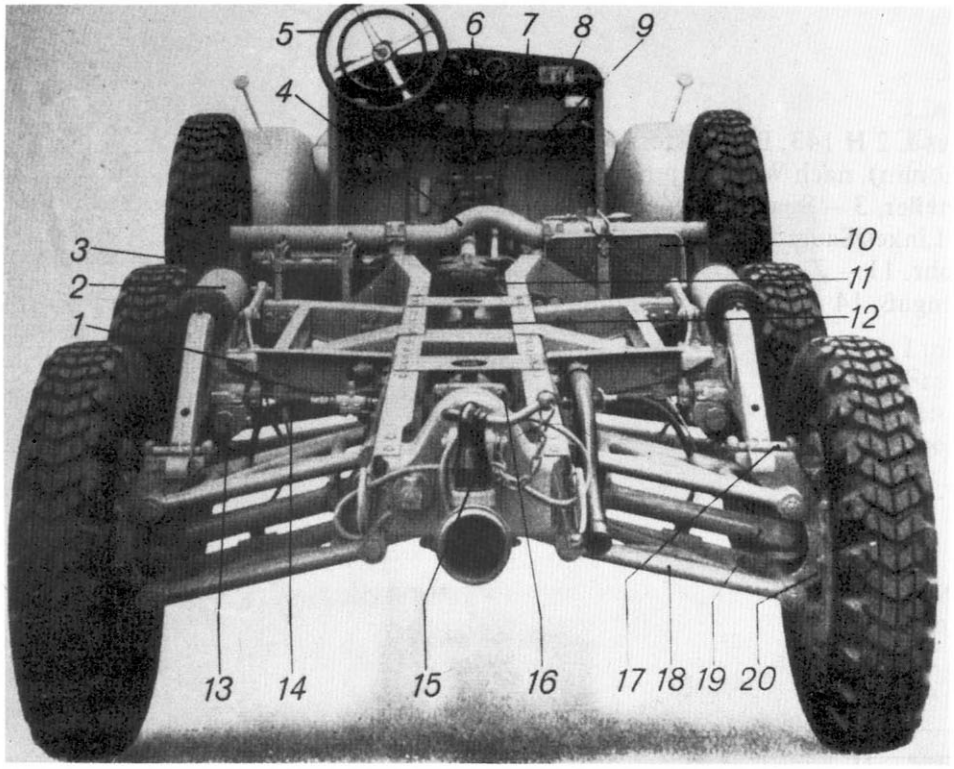






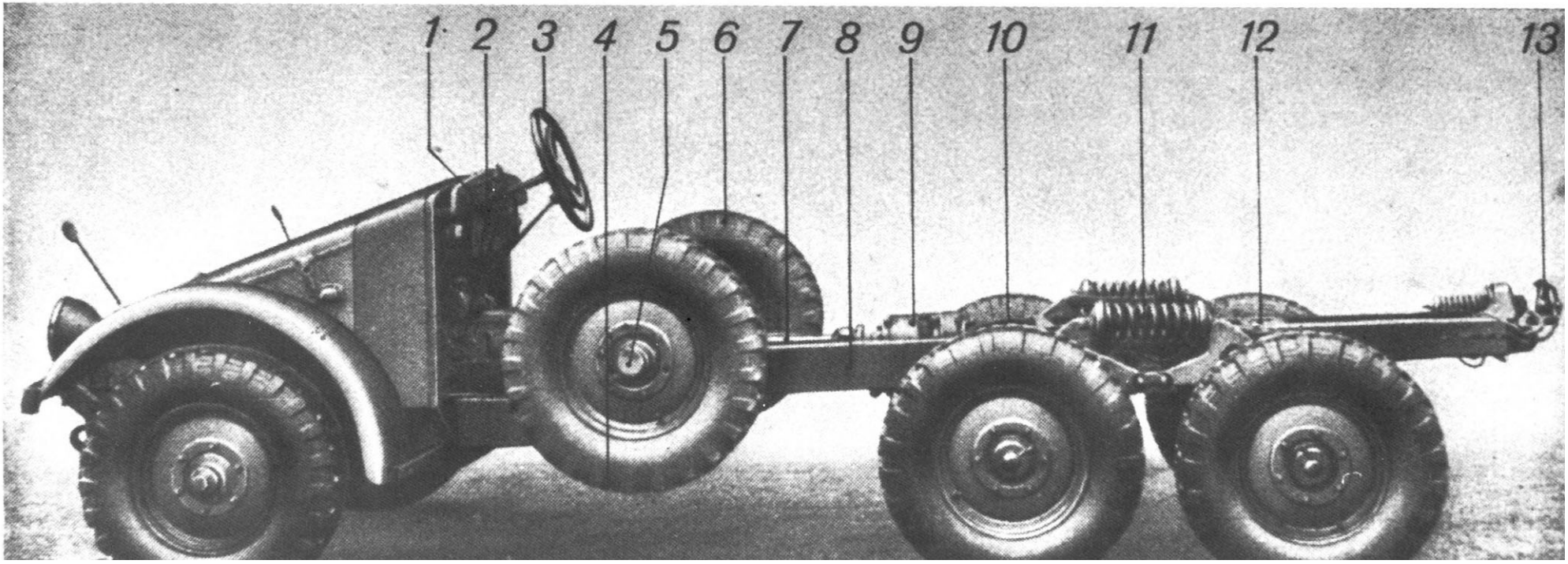


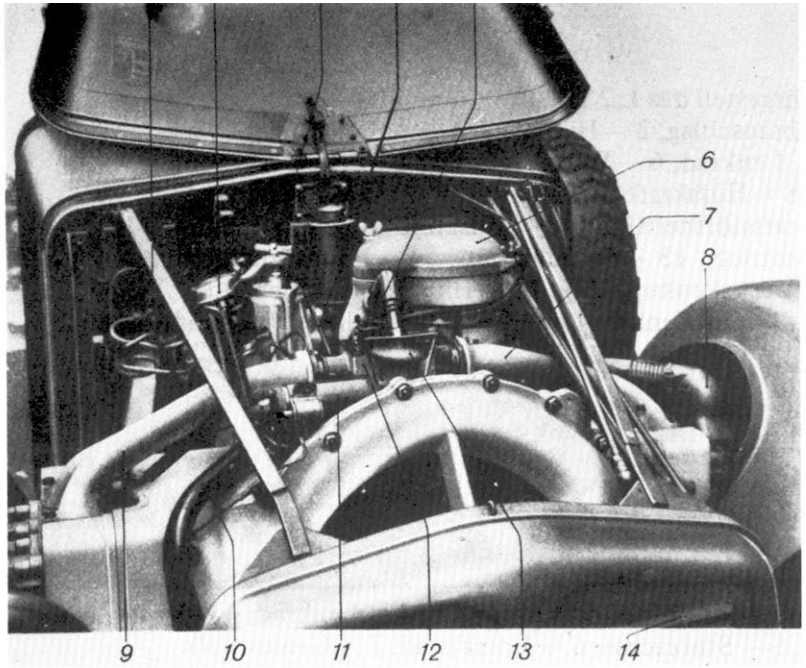
Der "Geländewagen L 2 H 43", wie er von 1932 – 1936 gebaut und als "l.gl. Lkw (o)" bei der Wehrmacht eingeführt wurde. Das Nachfolgemuster L 2 H 143 hatte vorne längere Stoßstangen und einen Hinterachsabstand von 900 mm.



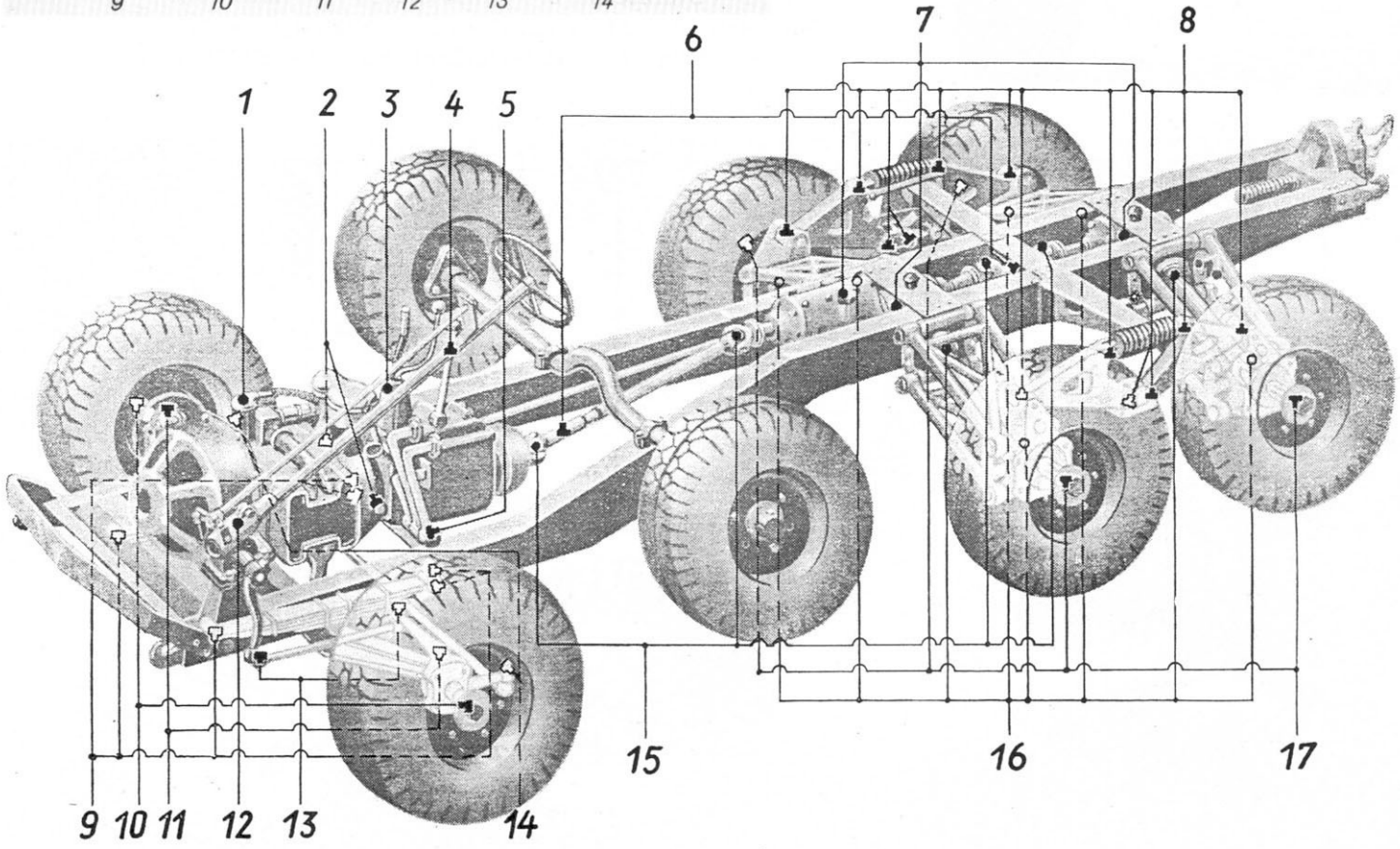
Das Fahrgestell des L 2 H 143:
1 – Achsanschlag, 2 – Hinterfeder, 3 – Sammler, 4 – Stützachse, 5 – Lenkrad, 6 – Wechselgetriebe Gb 35 bl, 7 – Schaltbrett, 8 – Hilfskraftstoffbehälter, 9 – Dreiweghahn, 10 – Kraftstoffbehälter, 11 – Zusatzgetriebe GG 35, 12 – Mittelachsantrieb, 13 – Stoßdämpfer, 14 – Bremsdruckleitung, 15 – Protzhakenkupplung, 16 – Hinterachsantrieb, 17 – Tragrolle, 18 – Querlenker, 19 – Hinterachswellen, 20 – Radhalter

Unten:
Das Fahrgestell des L 2 H 143:
1 – Schaltbrett, 2 – Wechselgetriebe, 3 – Lenkrad, 4 – Vorratsrad, 5 – Stützachse, 6 – Vorratsrad, 7 – Gelenkwelle, 8 – Rahmen, 9 – Zusatzgetriebe, 10 – Mittelachsantrieb, 11 – Hinterfeder, 12 – Hinterachsantrieb, 13 – Protzhakenkupplung





Links:
Motor des L 2 H 143, Baumuster M 304, 3308 ccm, Leistung lt. D669/9: 52 PS (2.500 U/min), nach Werksunterlagen: 60 PS. 1 – Kraftstoff-Umschalthahn, 2 – Zündverteiler, 3 – Spaltfilter, 4 – Vergasergestänge, 5 – Vergaser, 6 – Ölbadluftfilter, 7 – Linkes Saugrohr, 8 – Heizkappe, 9 – Rechtes Saugrohr, 10 – Gemischvorwärmerohr, 11 – Zündspule, 12 – Oberer Deckel mit Mischkammer, 13 – Entlüfter und Öleinguß, 14 – Kühlerverkleidung



Links:
Schmierplan des L 2 H 143: Die 34 Schmiernippel waren alle 3.000 bzw. 6.000 km mit Schmierfett zu versorgen. Motorenöl mußte alle 3.000, Getriebeöl alle 6.000 km erneuert werden.

Links:
Krupp L 2 H 143 als Mannschaftskraftwagen (Kfz. 70) mit MG 13 auf Fla-Pivot. Besatzung: 1 Fahrer und 8 Mann. Beachte die niederen Bordwände des gezeigten Fahrzeugs.

Links unten:
Frankreichfeldzug 1940: ein Krupp L 2 H 143 als Mannschaftskraftwagen (Kfz. 70) beim MG.Btl.6. Die Hauptscheinwerfer und auch der Sucher tragen Tarnüberzüge.

Unten:
Ein Krupp L 2 H 143 als Kfz. 70 der Luftwaffe.

Krupp L 2 H 143 als Mannschaftskraftwagen (Kfz. 70) des MG.Btl.6, Coburg. Beachte technische Abweichungen des vordersten Fahrzeugs: höhere Lage der Wagenwinde und des Suchers (Suchscheinwerfer), veränderte Anbringung der Fahrtrichtungsanzeiger, seitliche Windabweiser, Planenbefestigung und der größere Abstand zwischen Windschutzscheibe und Motorhaube.

Unten:
Staubüberzogener L 2 H 143 als Mannschaftskraftwagen (Kfz. 70) des MG.Btl.6, Coburg. Beachte MG 34 mit Fliegervisier, Munitionskästen, Klauenbeil und zivile Schlußleuchte, wie sie bis Einführung des Nachtmarschgerätes üblich war.

Oben: Ein Mannschaftskraftwagen (Kfz. 70) des MG.Btl. 6, Coburg. Dieser L 2 H 143 hat noch Flächentarnung: zwei Drittel dunkelgrau, ein Drittel dunkelbraun.

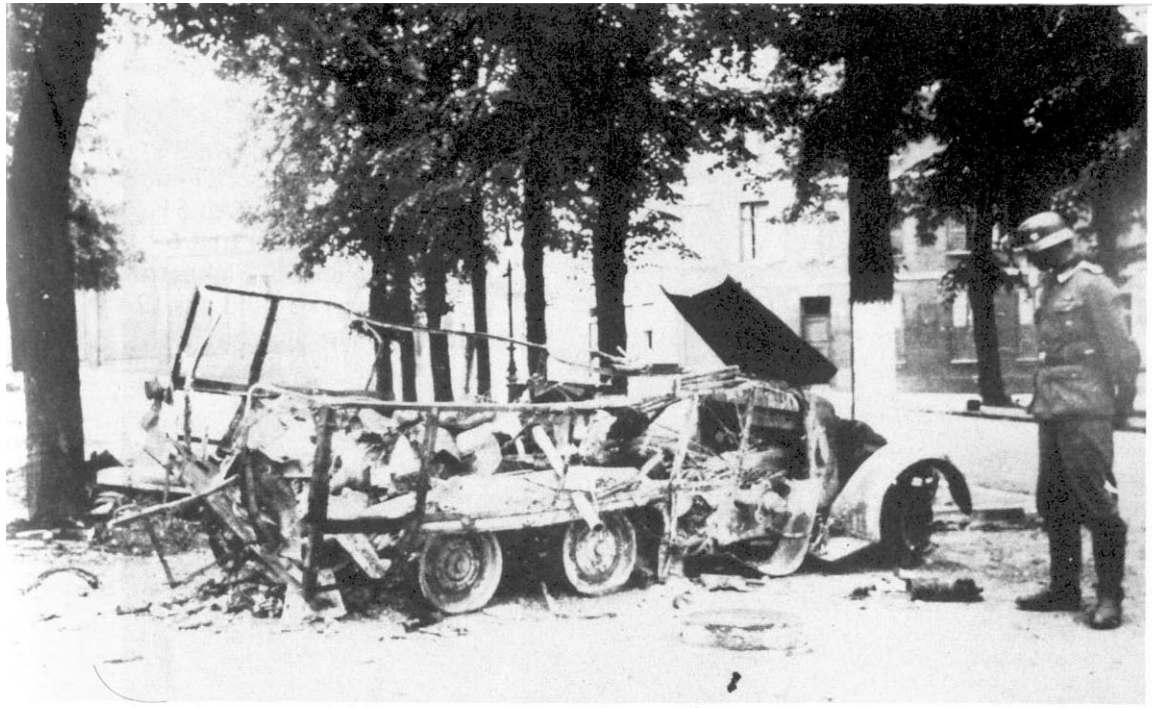
Links:
Zwei Krupp L 2 H 143 – zwei verschiedene Aufbauten. Links ein "normales" Kfz. 70, rechts ein Wagen mit verringertem Windschutzscheibenabstand, fehlender Abdeckung des Vorratsrades, niederen Bordwänden mit Zwischenräumen, schmalen Brückentafeln und fehlenden Staukästen an den hinteren Schmutzfängern.

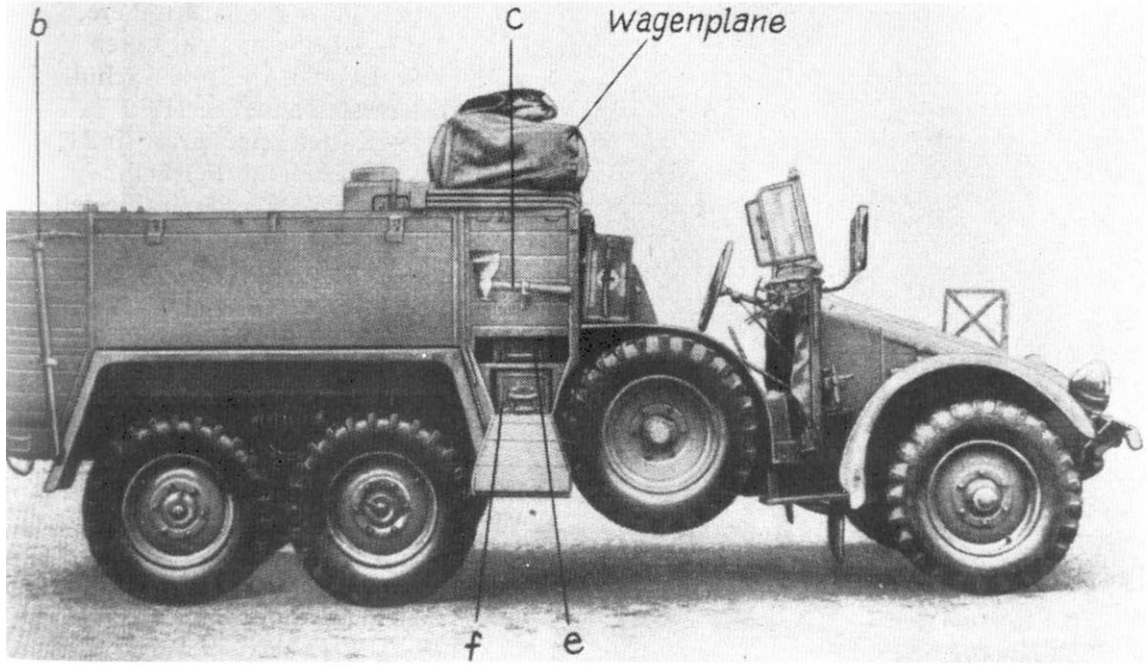
Rechts:
Ein Mannschaftskraftwagen (Kfz. 70) der 8. Komp. des Schützen-Regiments 1 in Sennelager im September 1937.

September 1939. Krupp L 2 H 143 als Mannschaftskraftwagen (Kfz. 70) der 5. Kompanie einer mot.Infanterieeinheit (wahrscheinlich eines Schützen-Bataillons) auf der Fahrt nach Polen hinein.

Rechts:
Ungeduldig wartet die Besatzung dieses Mannschaftskraftwagens (Kfz. 70), einem Krupp L 2 H 143, auf die Behebung eines Schadens.

Links:
Mannschaftskraftwagen (Kfz. 70) der motorisierten Schützen. Obwohl, wie bei einigen früheren Mustern, die vordere Stoßstange fehlt, könnte es sich im Hinblick auf den Hinterradabstand doch um einen L 2 H 143 handeln. Beachte die niedere Bordwand.

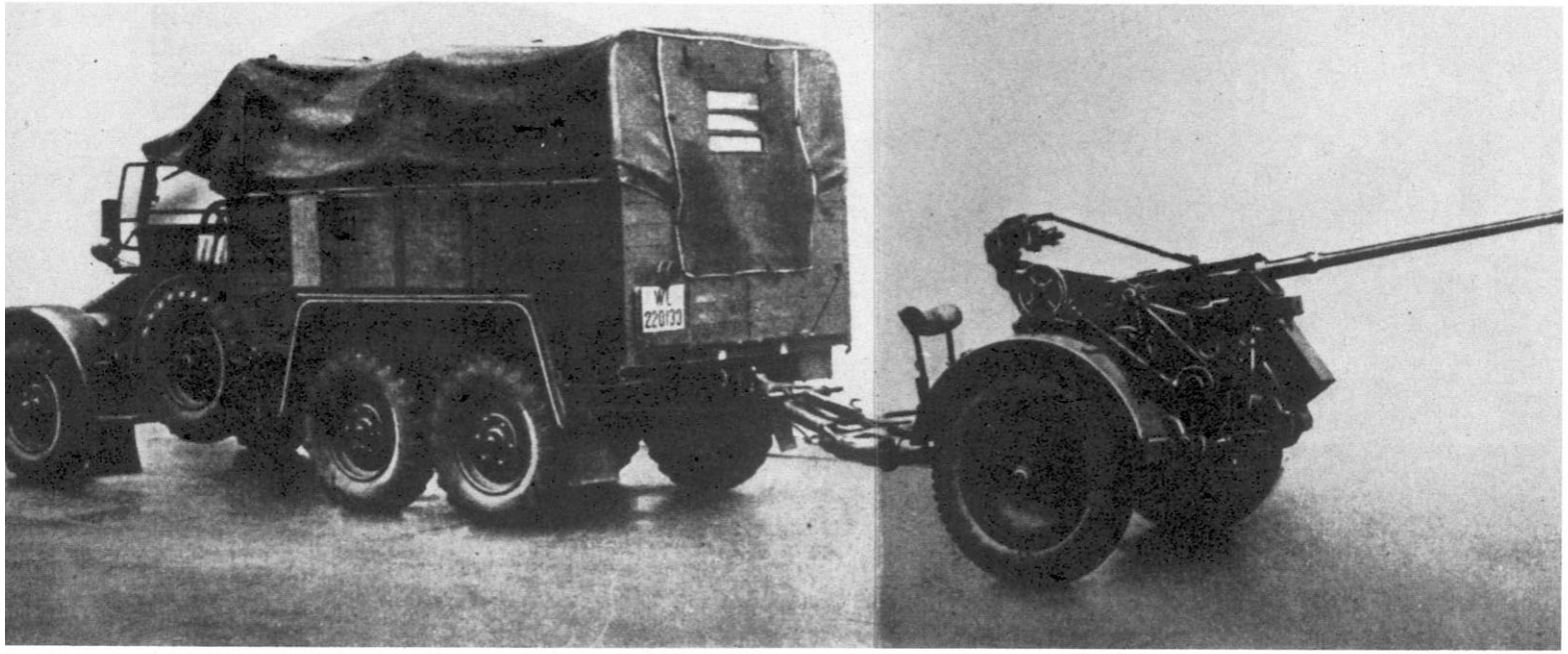




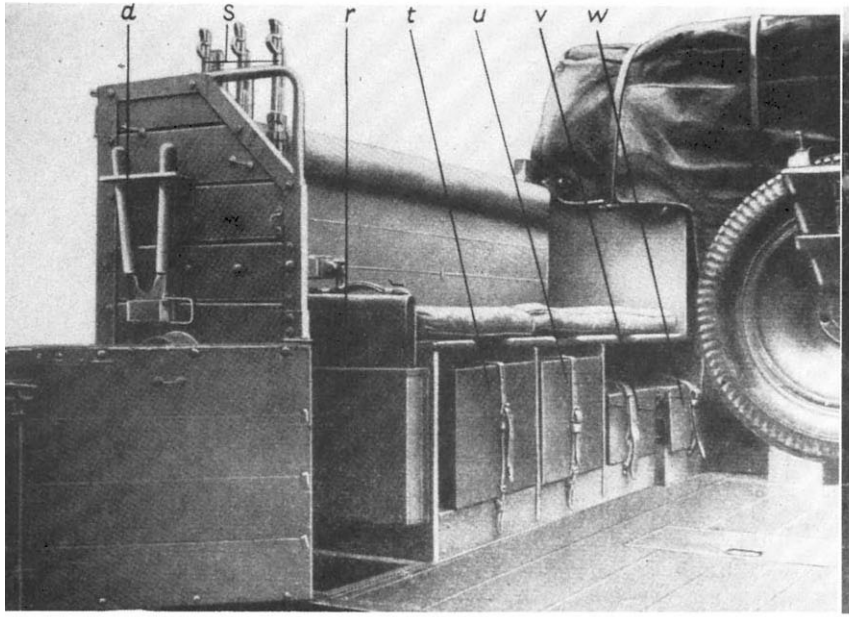
Oben:
Reklame von 1940

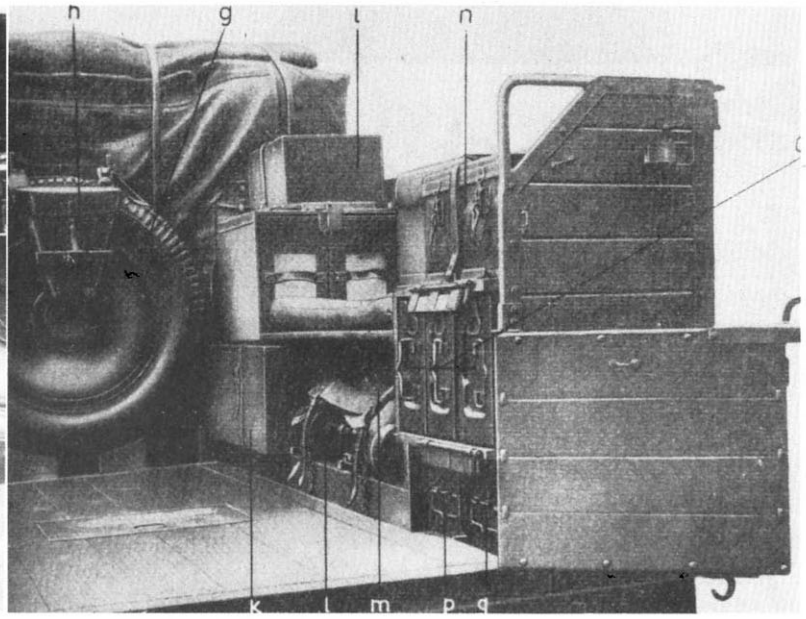
Links oben:
Dieser Mannschaftskraftwagen wurde 1940 bei Amiens zusammengeschossen und brannte aus. Das Schicksal der Besatzung ist unbekannt. Ein Fehlen jeglicher Panzerung machte die Fahrzeuge selbst gegen leichte Waffen verwundbar.

Links:
Krupp L 2 H 143 als leichter Flakkraftwagen (Kfz. 81).
b – Kreuzhacke, c – Klauenbeil, e – Rohrkasten
2 cm-Flak 30, f – Entfernungsmesser 1 m R 36.



Krupp L 2 H 143 als leichter Flakkraftwagen (Kfz. 81) mit 2 cm-Flak 30 auf Sd.Ah.51. Besatzung: 1 Fahrer und 6 Mann. Eine leichte Flakbatterie (mot.Zug) bestand aus 12 derartigen Geschützen





Leichter Flakkraftwagen (Kfz. 81): d – Drahtschere, g – Scheibenrad mit Bereifung für Sd.Ah.51, h – Schultergestell zum Em 1R, i – Kasten mit Linealvisir 21, k – Kasten mit Beleuchtungsgerät, l – kleines Gestell 31 im Kappenbehälter, m – Ziehgurte, n – Flakvisier 35, o – Magazinkasten 30 mit je 2 Mag. 32 oder 38 zu je 20 Sprenggranatpatronen, p – Ergänzungskasten 2 cm-Flak 30, q – Reinigungskasten 2 cm K 30, r – Vorratstasche 2 cm-Flak 30, s – Gewehre, t – Magazinkasten 30 (Panzergranatpatronen), u – wie o, v – Patronenkasten für MG, w – wie v

Truppenparade in München am 20. 4. 1939. Krupp L 2 H 143 als leichter Flakkraftwagen (Kfz. 81) mit 2 cm-Flak 30 auf Sd.Ah.51. In München war seinerzeit das Flak-Rgt. 5 und die l.Flakabt.75 (hervorgegangen aus II./5) beheimatet.

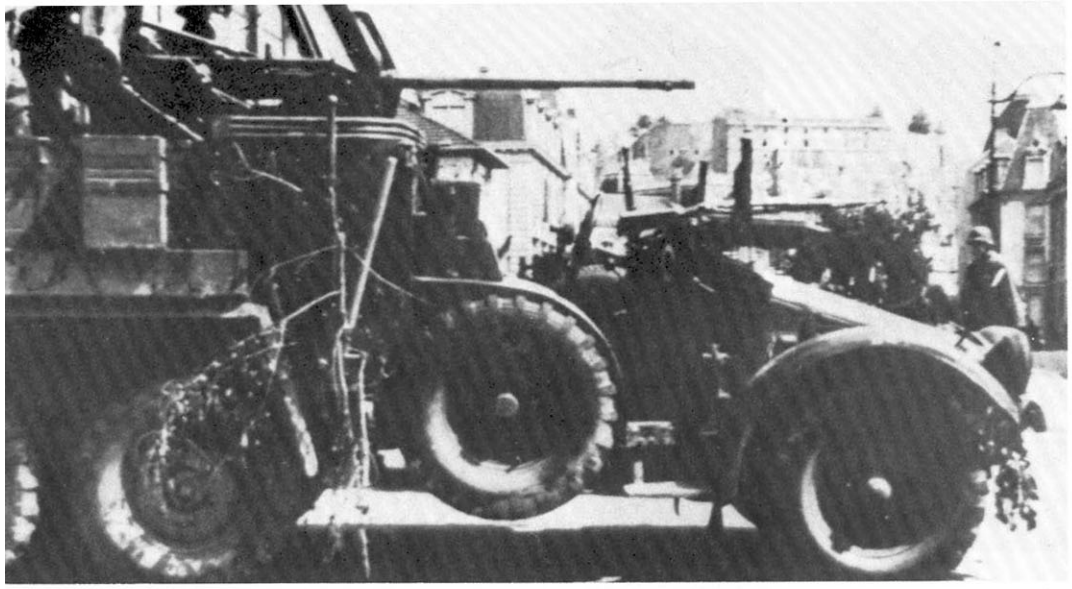
Rechts:
Krupp L 2 H 143 als leichter Flakkraftwagen (Kfz. 81) mit 2 cm-Flak 30 auf Sd.Ah.51.

Links:
"Flak nach vorn!" in Rußland. Die Planspriegel sind in den Aufnahmen belassen. Krupp L 2 H 143 als Kfz. 81.

Oben:
Dieser Krupp L 2 H 143 als Kfz.81 zeigt im bayerischen Alpspitzgebiet seine Steigfähigkeit.

Links oben:
Ausmarsch einer Flakeinheit mit Kfz. 81, offensichtlich der gesamten II.(leichten)Abteilung eines Flakregiments, bestehend aus 6., 7. und 8. Batterie. Eine 1.Bttr. verfügte über zwölf 2 cm-Flak 30, zwei bis vier Scheinwerfer 60 cm und war in vier Züge gegliedert. (Krupp L 2 H 143)

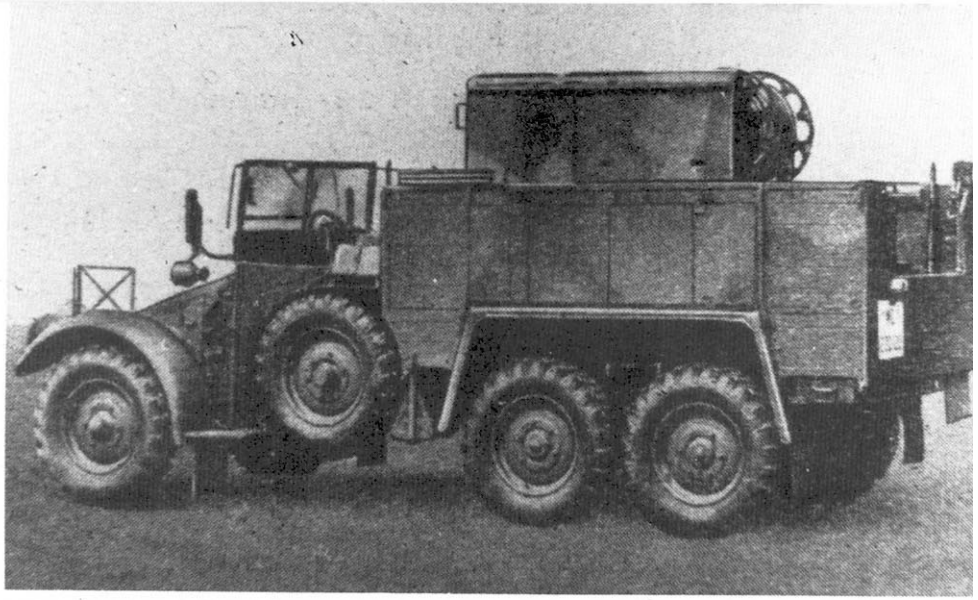
Links:
Krupp L 2 H 143 als leichter Flakkraftwagen (Kfz. 81) auf dem Vormarsch in Rußland. Die 2 cm-Flak 30 ist hier mit dem 6 mm starken und 112 kg schweren Schutzschild versehen.



Links:
Bei diesem leichten Flakkraftwagen (Kfz.81) mit verlasteter 2 cm-Flak 30 war der Schwenkbereich der Waffe auf den Frontsektor beschränkt. Beachte die an der Bordwand angebrachten Munitionskasten und das reduzierte Schutzschild.

Links unten:
Bei einer Anzahl leichter Flakkraftwagen (Kfz.81) wurde die Flak auf die Ladefläche verlastet, um eine behelfsmäßige Selbstfahrlafette zu schaffen. Das gezeigte Geschütz wurde durch Unterbauen der Lafette angehoben, um einen brauchbaren Schwenkbereich zu erlangen. (L 2 H 143)

Unten:
Ein leichter Flakkraftwagen (Kfz.81) mit verlasteter 2 cm-Flak 30 bei der Sicherung eines Flußübergangs. Die Besatzung hat sich mit Zeltplanen einen bescheidenen Unterschlupf geschaffen.
(L 2 H 143)

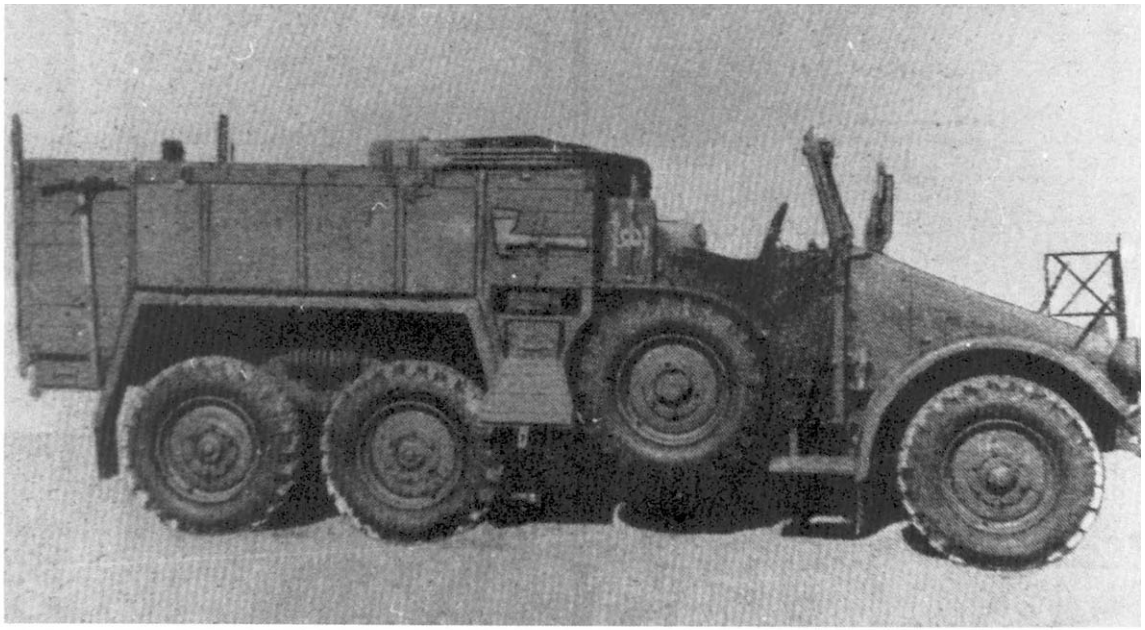


Oben:
Krupp L 2 H 143 als leichter Scheinwerferkraftwagen I (Kfz.83). Besatzung: Ein Fahrer und vier Mann. Auf der Ladefläche der Maschinensatz (8 kW) mit Versorgungskabel zum Scheinwerfer 60 cm. Beachte Segeltuchverschluß an der Fahrerseite. Jede leichte bzw. mittlere Flakbatterie verfügte über eine Scheinwerferstaffel mit bis zu vier Scheinwerfern 60 cm.

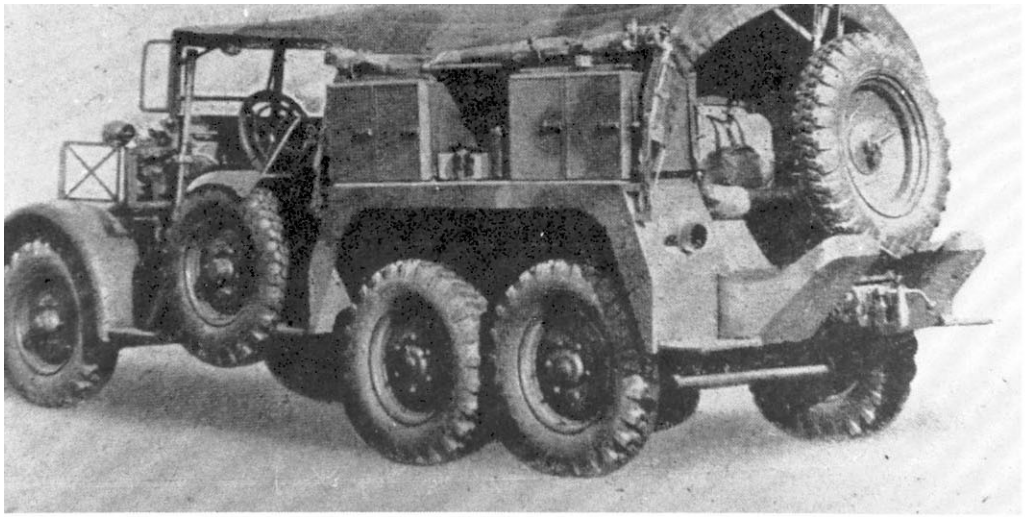
Links:
Flandern 1940: Ein leichter Scheinwerferkraftwagen I (Kfz.83) des Regiments "General Göring", Krupp L 2 H 143. Man erkennt hier besonders gut die asymmetrische Zylinderabdeckung zwischen Motorhaube und Kotflügel, das herausragende "Lager für Andrehkurbel" (meist mit einer Blechkappe abgedeckt), sowie den angehängten Flakscheinwerfer 60 cm.

Leichter Scheinwerferkraftwagen I (Kfz.83) in Flandern 1940. Das Abzeichen des Regiments "General Göring" ist gut zu erkennen. (Krupp L 2 H 143)

Rechts:
Krupp L 2 H 143 als leichter Scheinwerferkraftwagen II (Kfz.83). Besatzung: Ein Fahrer und vier Mann. Diese Fahrzeuge trugen Zubehör und Betriebsmittel der Scheinwerferstaffel.



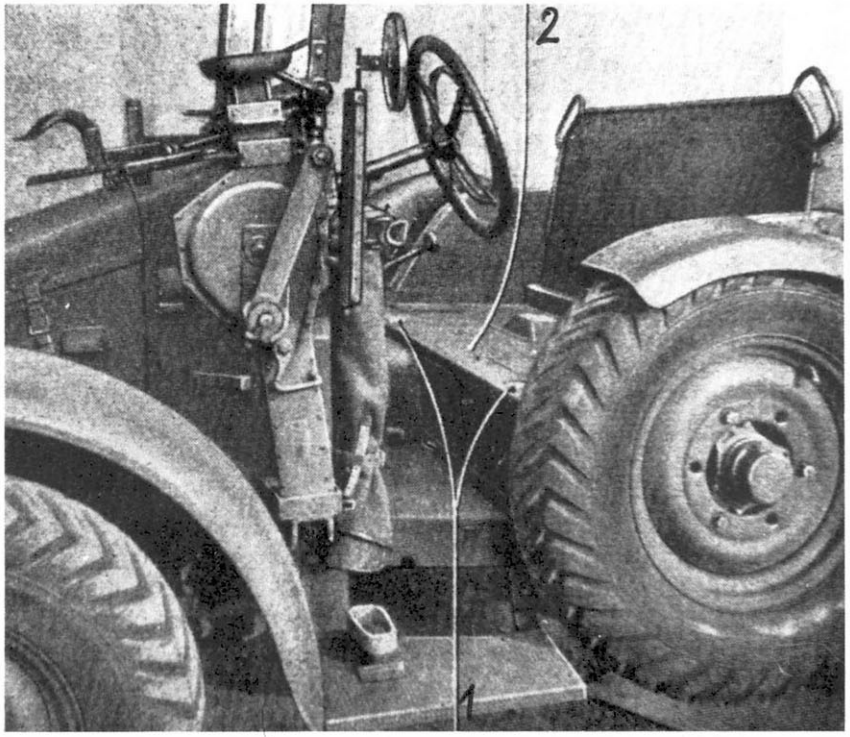
Links:
Leichter Scheinwerferkraftwagen I (Kfz.83) in Flandern 1940. Das taktische Zeichen, ein Dreieck, könnte auf die III. Abteilung, die Flak-Scheinwerferabt., hinweisen, die allerdings im Regelfall mit Scheinwerfern 150 cm ausgerüstet war.

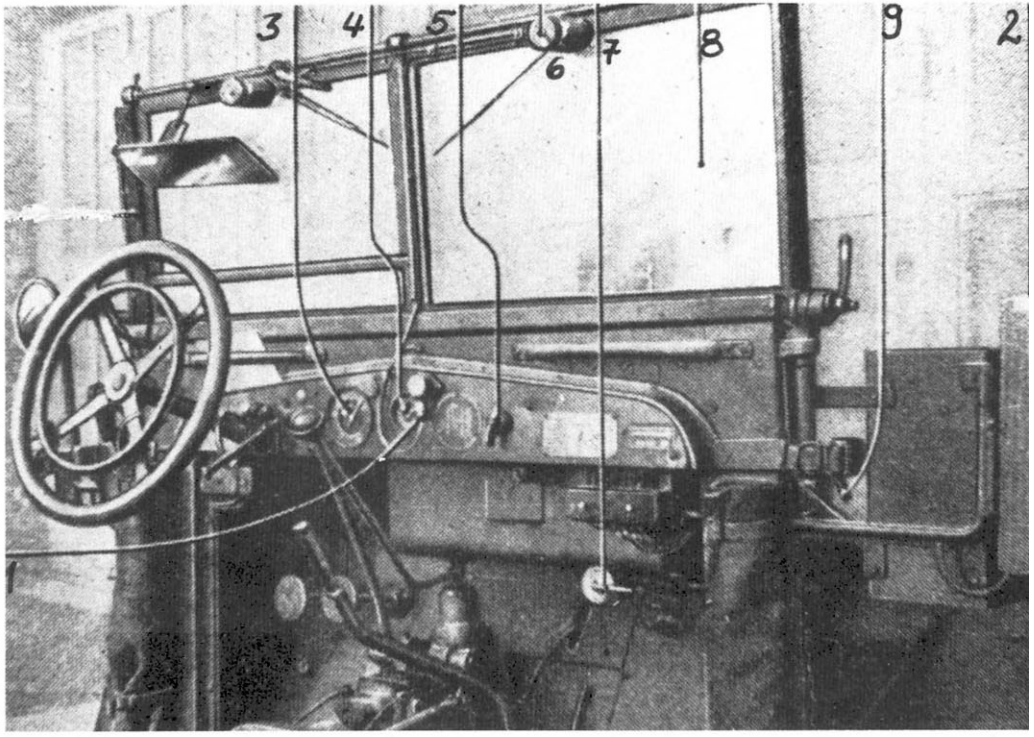


Oben:
Dieser Protzkraftwagen (Kfz.69) mit 3,7 cm-Pak, hat niedere, breite Munitionskasten ohne Zwischenraum. Das hintere Vorratsrad wurde anscheinend vom Schirrmeister bereits eingezogen. Beachte die querliegenden Brückenschienen, Feuerlöscher, rechts, und die Helme, Mod. 16.

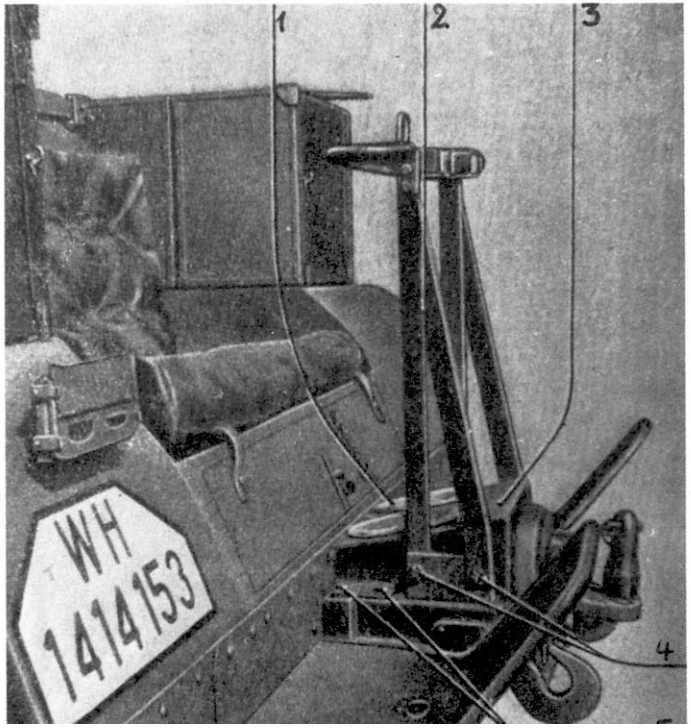
Oben:
Krupp L 2 H 143 als Protzkraftwagen (Kfz.69) mit 3,7 cm-Pak in Frankreich 1940. Hier erkennt man eine weitere Form der Munitionskasten: hoch, mit Griffmulde.

Links oben:
Krupp L 2 H 143 als Protzkraftwagen (Kfz.69). Besatzung: Ein Fahrer und fünf Mann. Diesem Typ verdanken alle leichten gl. Kruppwagen die Sammelbezeichnung "Krupp-Protze". Er war hauptsächlich als Zugmittel für die 3,7 cm-Pak eingesetzt. Die Besatzung saß paarweise in bzw. gegen Fahrtrichtung und konnte entweder seitlich nach vorne bzw. nach hinten aussteigen. Der Aufbau hatte keine Bordwände, den seitlichen Abschluß bildeten je vier Munitionskasten, die mit Spannbändern auf den Kotflügeln verzurrt waren. Diese Munitionskasten gab es in verschiedenen Ausführungen, hier die schmale, hohe Form. Rückseitig befand sich teilweise, wie gezeigt, eine Halterung für zwei Gewehre und ein recht hinderliches Vorratsrad.





Oben:
Schaltbrett und Windschutzscheibe des Krupp L 2 H 143 als Kfz.69.
1 – Leitungsstecker, 2 – Fahrtrichtungsanzeiger, 3 – Geschwindigkeitsmesser, 4 – Öldruckanzeiger, 5 – Schalter für Fahrtrichtungsanzeiger, 6 – Scheibenwischer, 7 – Kraftstoffhahn, 8 – Windschutzscheibe, 9 – Feststellschraube.



Links oben:
Detailaufnahme aus der D 669/309, Ausg. 16. 8. 1943. Beachte die hochgelagerte Wagenwinde, fehlenden Sucher, Gewehraufnahme und Stütze für die Windschutzscheibe auf der Motorhaube. 1 – Flügelmutter, 2 – Fahrersitz. (Krupp L 2 H 143 als Kfz.69)

Links:
Bei diesem Fahrzeug war anstelle der Vorratsrad-Halterung ein reiner Gewehrhalter angebaut und die Fußstütze stark vereinfacht. Gut zu erkennen die gefederte Anhängerkupplung mit Zughaken und Schlüsselbolzen. Beim Abstandsrücklicht sind die Abstandslichter abgedeckt, das Leuchtfeld des Bremslichtes ist kleiner als das des Schlußlichtes. (Krupp L 2 H 143 als Kfz.69).

Links:
Krupp L 2 H 43 als Protzkraftwagen (Kfz.69). Dem taktischen Zeichen nach ein Fahrzeug der Pz.Jäg.Abt. 19 (19. P.D.). Die Soldaten tragen noch Helme Mod. 16.

Links unten und unten:
Der seltenere Krupp L 2 H 43 als Protzkraftwagen (Kfz.69). Die Fahrtrichtungsanzeiger sind mit Flacheisen befestigt. Der breite Ledergurt des Soldaten, links, diente zum Bewegen und Richten der Kanone. Die Totenkopf-Abzeichen auf den Feldmützen lassen auf (ehemalige) Angehörige des Kavallerie-Regiments 5 schließen. Das Kennzeichen deutet auf den Wehrkreis XI, Hannover, so daß es sich um ein Fahrzeug der Pz.Jäg.Abt. 19 handeln kann. Auf dem linken Kotflügel ein Herz, wie es später die 87. I.D. führte.

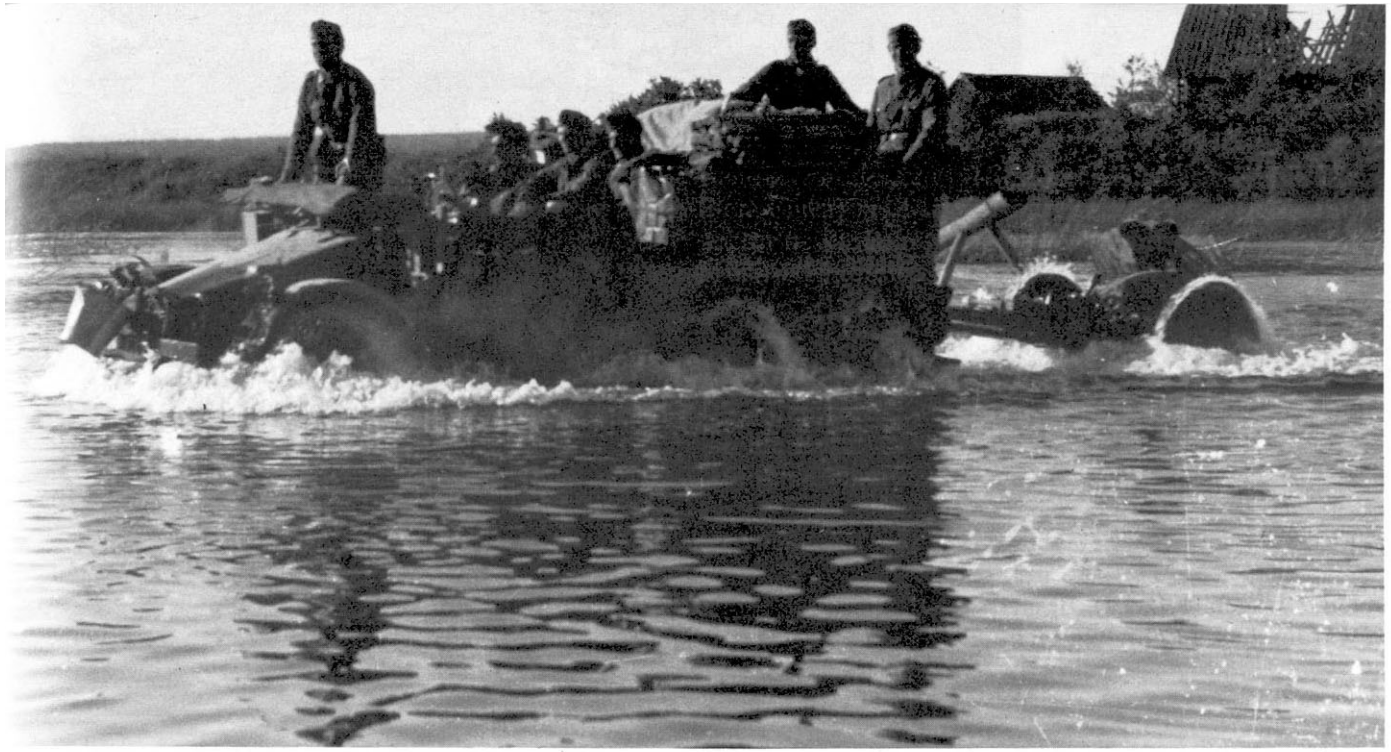
Oben:
Ein Protzkraftwagen (Kfz.69) aus dem Wehrkreis III (Berlin). Die Planspriegel sind hinter dem Fahrersitz verstaut, beim Vorratsrad fehlt die Bereifung. Dem taktischen Zeichen nach handelt es sich um ein Fahrzeug der Pz.Jäg.Abt. 23 der 23. I.D. (Potsdam).

Links oben:
Ein Krupp L 2 H 43 als Protzkraftwagen (Kfz.69) in voller Fahrt. Hier ist die Absitzmöglichkeit der Besatzung gut zu erkennen.

Links:
Russische Sandwege widersetzten sich auch den geländegängigen Protzkraftwagen und zwangen die Besatzung zum Schieben. Im Hintergrund brennt das Treibstofflager von Dretun (Juli 1941, 19. P.D.).

Rechts:
"Vormarsch zum Narew bei Wizna". Die Besatzung eines Protzkraftwagens (Kfz.69) wartet auf den Einsatz der Panzer. Rechts ein Pz Kpfw IV, Ausf C; links hinten ein Pz Kpfw I. (Krupp L 2 H 143)

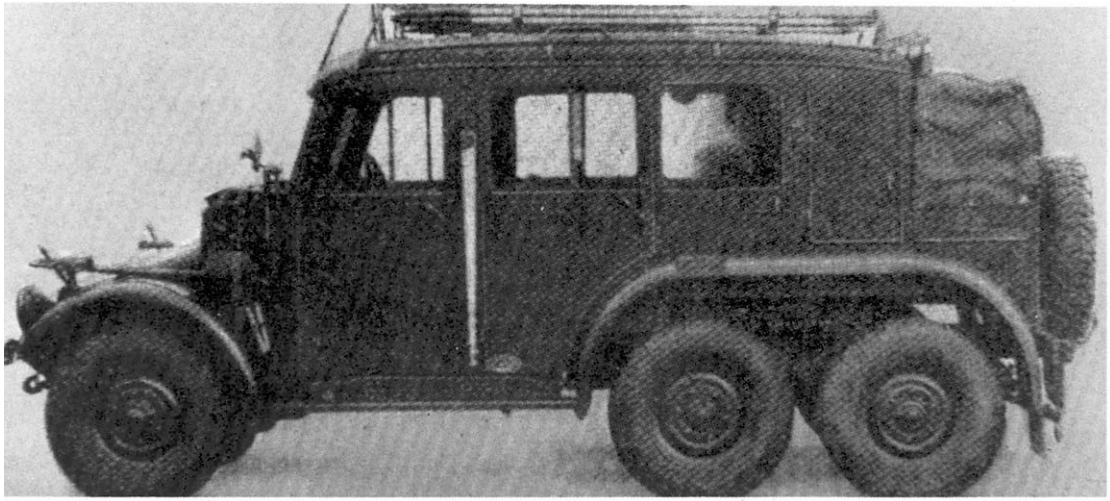
Links:
Amiens 1940. Ein Krupp L 2 H 143 als Protzkraftwagen (Kfz.69) mit aufgelegter Plane. Vorder- und Vorratsrad haben ein recht schwaches Profil! Taktisches Zeichen: 2. Komp. einer Panzerjäger-Einheit. An der Windschutzscheibenauflage sind die obligatorischen Sperrdrahtrollen eingehängt. Diese dienten zur schnellen Schaffung von Straßensperren, insbesondere gegen Radfahrzeuge.



Links oben:
Raum Leningrad, 1941. Krupp L 2 H 143 als Protzkraftwagen (Kfz.69) mit 7,5 cm leichtem Infanteriegeschütz 18. (BA)

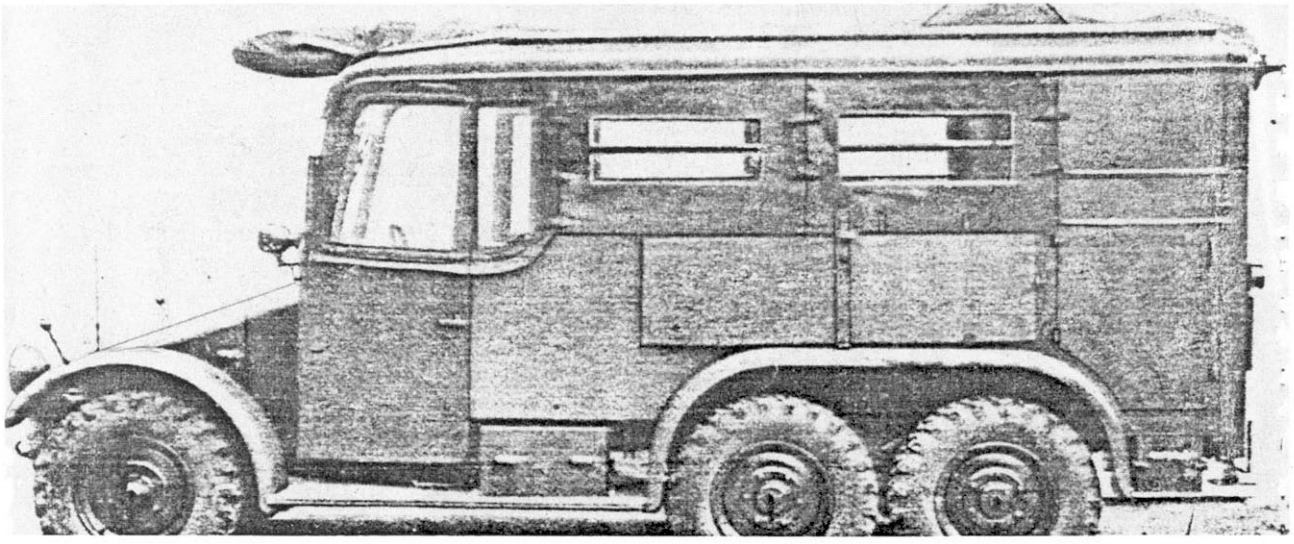
Oben rechts:
Feldgraue Paris-Besucher mit Krupp L 2 H 143 (Kfz.69). Beachte vereinfachte Fußstütze, Gewehrhalter und Behältnis am Fahrtrichtungsanzeiger.

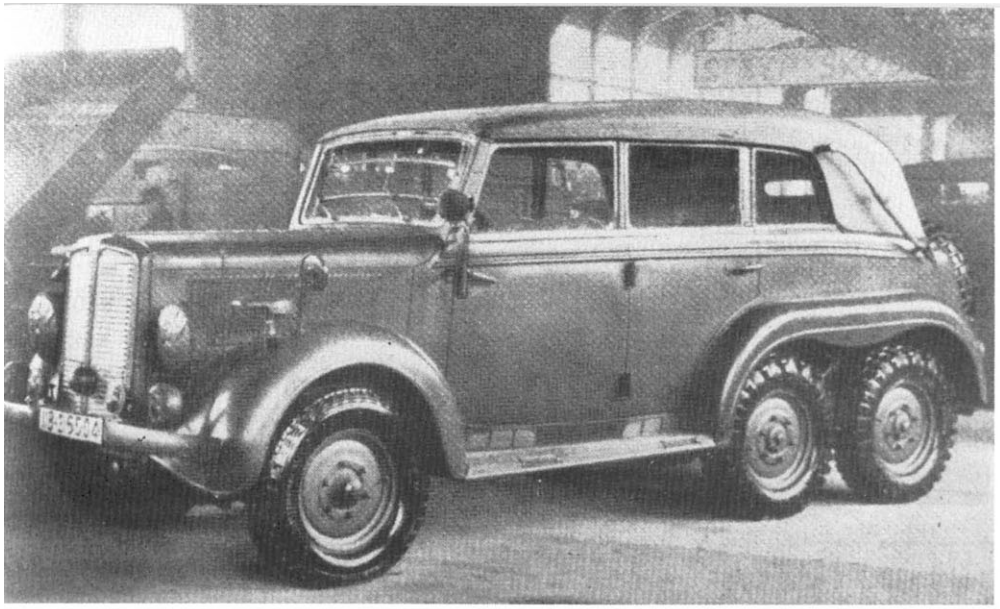
Links:
Einsatzfotos von Krupp-Protzen mit Sonderaufbau sind selten. Hier ein "Funkkraftwagen (Kfz.61) mit Fahrgestell des l.gl.Lkw.(o)", ein L 2 H 143 der 19. P.D.

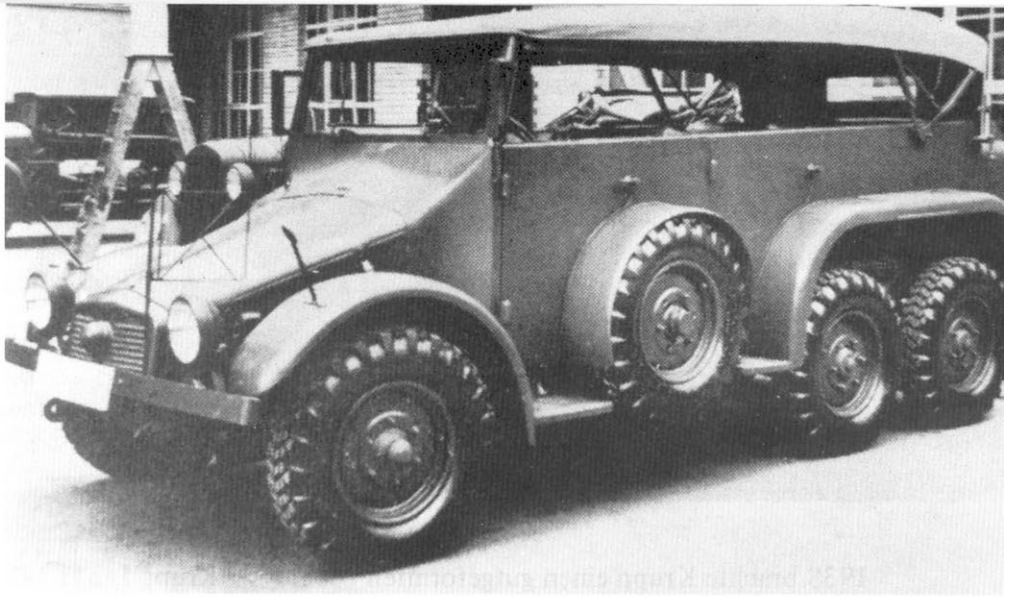


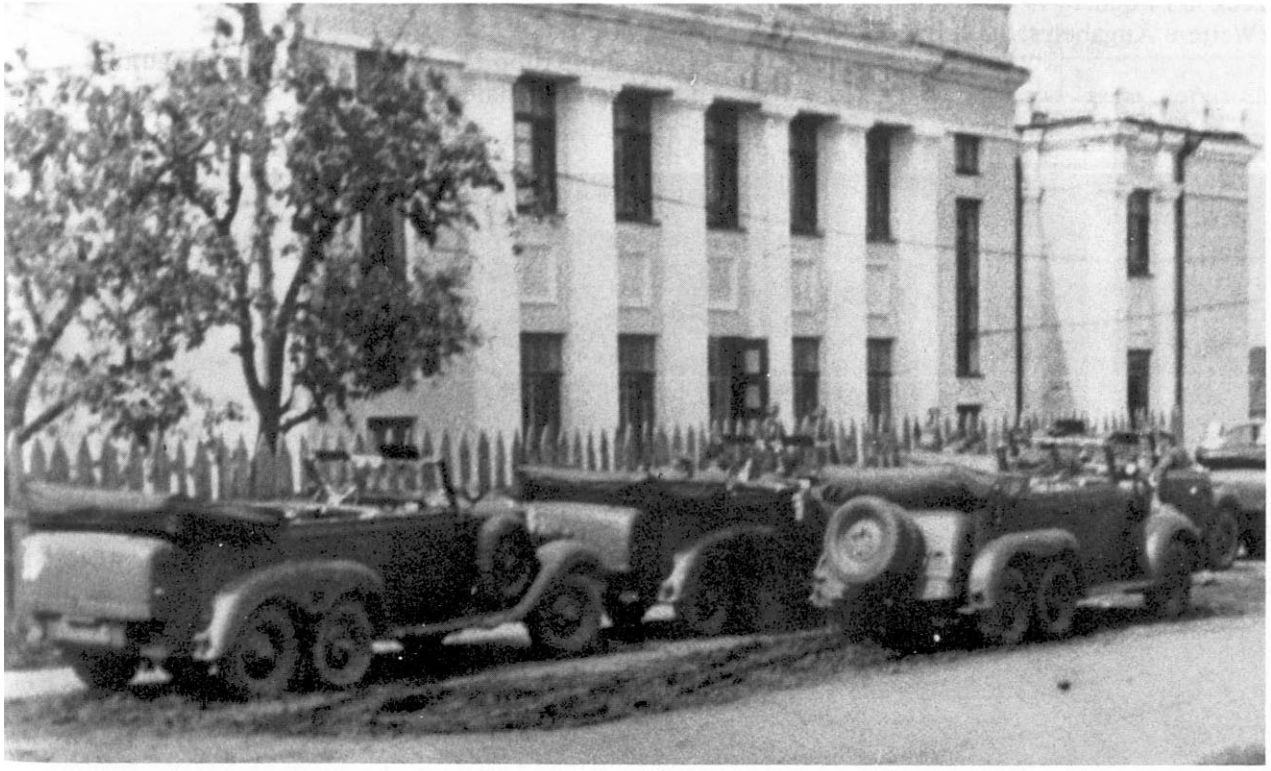
Oben: Krupp L 2 H 143 als Fernsprech-Betriebskraftwagen (Kfz.19). Besatzung. Ein Fahrer und fünf Mann. Es ist unklar, warum dieses Fahrzeug nicht als Kfz. 61 geführt wurde.

Rechts oben, rechts unten und unten:
Krupp L 2 H 143 als Funkmastkraftwagen (Kfz.68). Den Fu.Mastkw. gab es auch auf dem Fahrgestell des Einheitsdiesels und von Magirus. Die vielgleisigen, aufwendigen Entwicklungen von Spezialfahrzeugen blokkierten die Motorisierung der Wehrmacht in folgenschwerem Ausmaße.





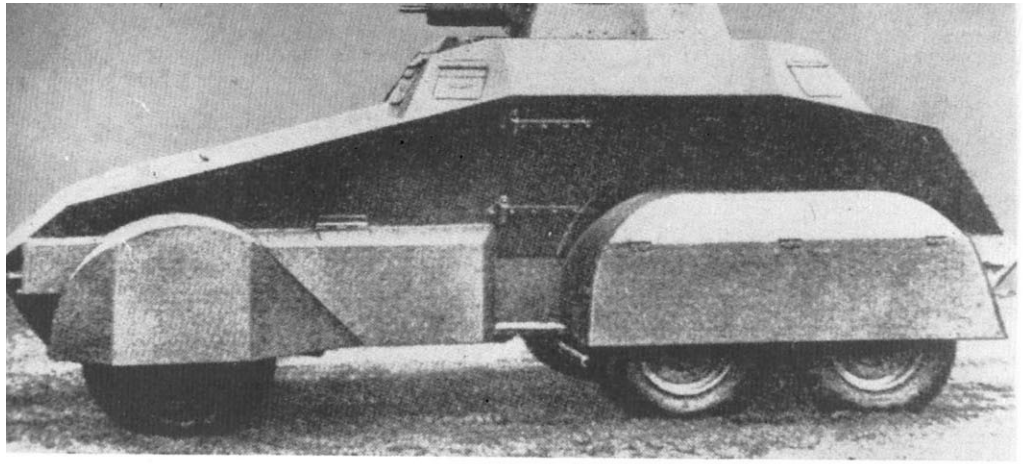




Oben:
Der von Krupp auf dem Fahrgestell des L 2 H 143 entwickelte "Gruppenwagen" wurde von der Wehrmacht nicht eingeführt.

Links oben:
Der Bau kleiner Serien von geländegängigen, dreiachsigen "Kommandeurwagen" schien bei den führenden Fahrzeugherstellern aus Prestigegründen unerläßlich. Hier ein Kommandeurswagen auf dem Fahrgestell des L 2 H 143. Die hohe Motorhaube erinnert an die frühen Krupp-Protzen mit Dieselmotor. Es gab einige Fahrzeuge auch mit schräger Motorhaube.

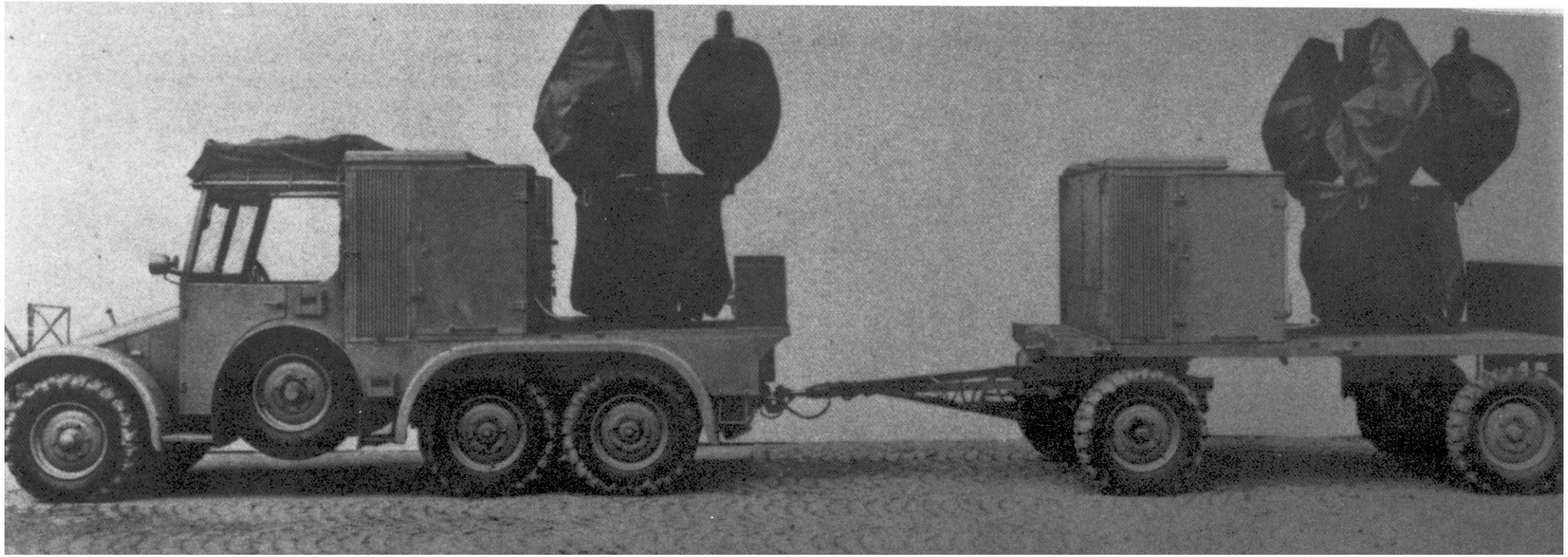
Links:
Leider liegen über dieses Treffen großdeutscher Würdenträger in Rußland keine Angaben vor. Links stehen zwei Mercedes-Benz Typ G 4, rechts ein Krupp "Kommandeurwagen" auf Fahrgestell des L 2 H 143.



1938 brachte Krupp einen gutgeformten Straßenpanzerwagen auf dem Fahrgestell des L 2 H 143 heraus, der von der Wehrmacht aber nicht eingeführt wurde. Es liegt allerdings eine russische Wochenschau vor, die ein derartiges Fahrzeug, mit Balkenkreuz versehen, 1945 im Hof der Berliner Reichskanzlei zeigt.

Krupp L 2 H 143 als "s.gl.gp. Personenkraftwagen (Sd.Kfz.247)", der nur in geringer Stückzahl gebaut wurde. Zumindest ein Fahrzeug lief noch 1944 bei der 116. P.D. (Weitere Angaben s. auch Band 86.)

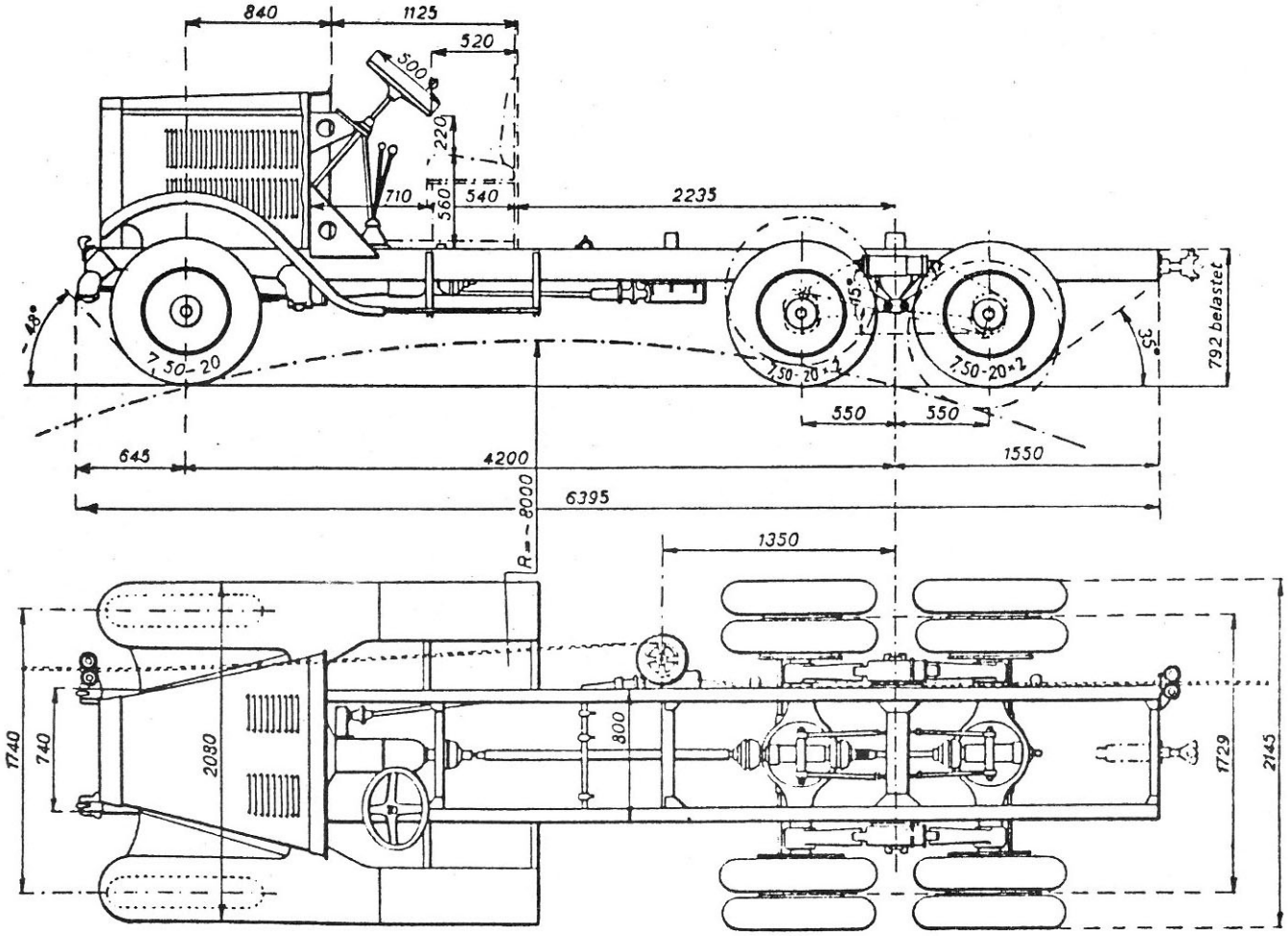
Unten:
Ein Krupp L 2 H 43 mit Sonderaufbau für den Flughafendienst.



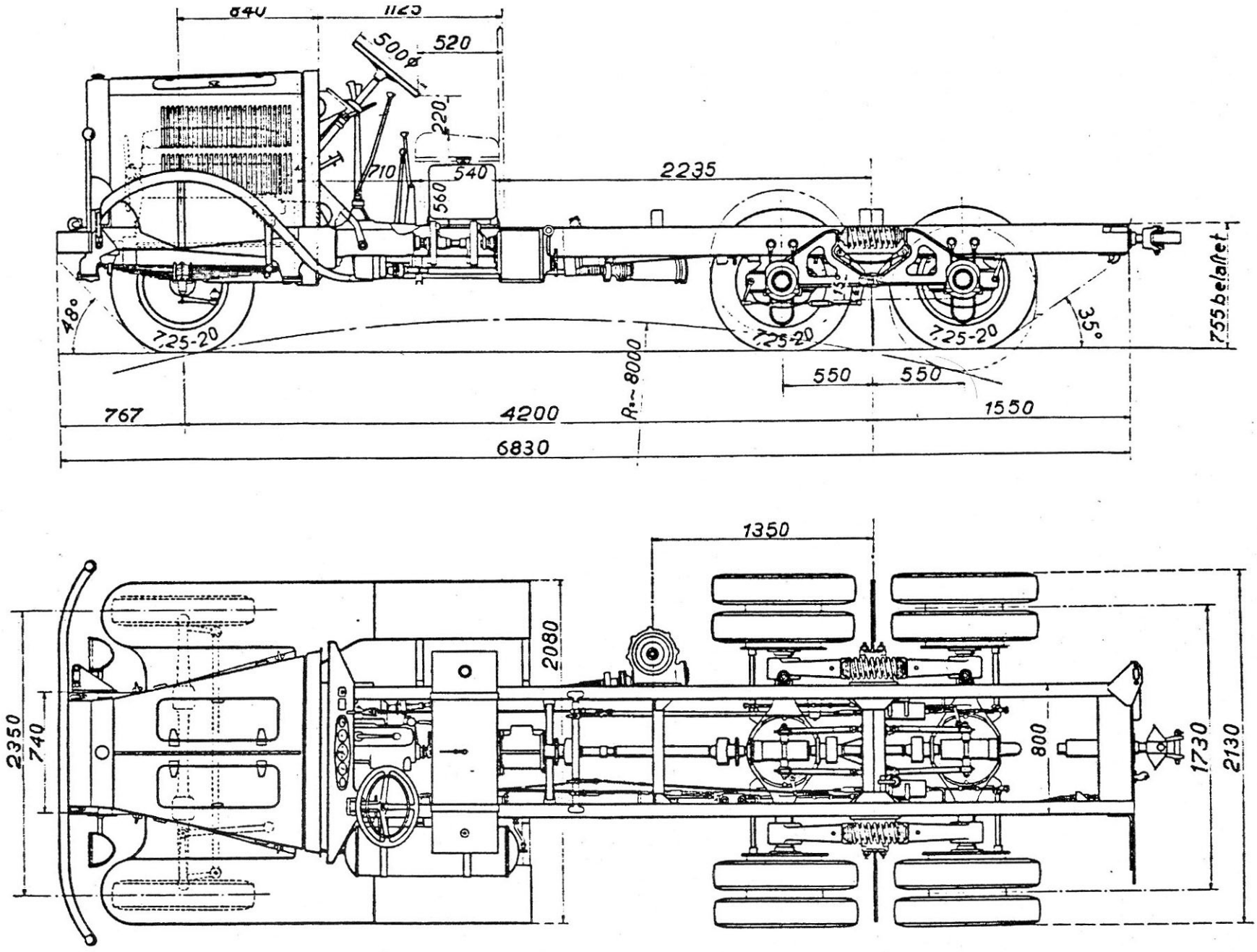
Mittlerer geländegängiger Lkw Typ L 3 H 63/L 3 H 163

Im Jahre 1928 brachte Krupp seinen ersten geländegängigen Dreiachser (6 x 4), den L 3 H 63, heraus. Das Fahrzeug hatte weitgehend das Fahrgestell des Dreitonners (Modell 1927/28), einen stehenden 6-Zylinder-Vergasermotor mit 90 PS, 4-Gang-Getriebe, ein Zusatzgetriebe für Straßen-/Geländegang und starre Hinterachsen mit einzeln sperrbaren Differentialen. In Wagenmitte war rechtsseitig eine motorgetriebene Seilwinde (Spill) mit 3 t Zugkraft angebracht.

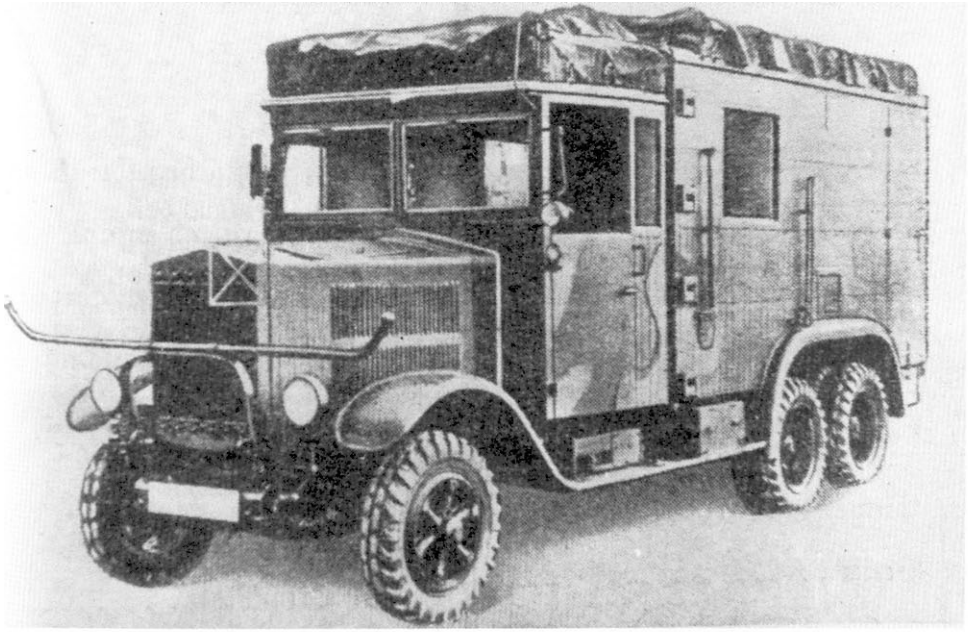
1936 erfolgte u. a. eine Verstärkung des Motors auf 110 PS, Verstärkung des Getriebes und der Federung, sowie Austausch der 6-Rad-Öldruckbremse gegen eine Knorr-Luftdruckbremse, die auf die Hinterräder wirkte. Der Gesamtaufbau blieb unverändert. Die wichtigste Unterscheidungsmöglichkeit sind zwei Klappen, anstelle der Lüftungsschlitze, auf der Motorhaube. Bei der Wehrmacht lief das Fahrzeug mit den verschiedensten Aufbauten. Die Produktion wurde 1938 eingestellt.

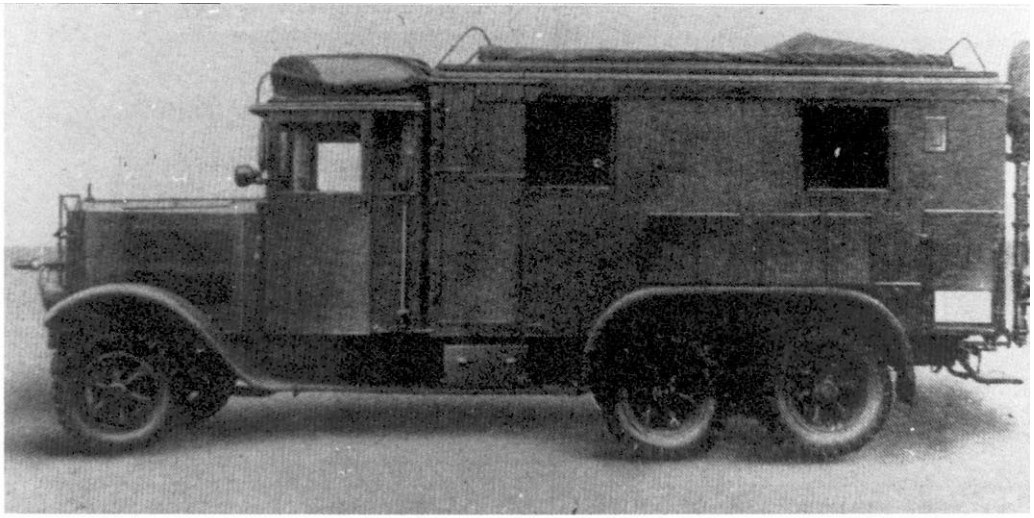


Werkszeichnung des Fahrgestells Krupp L 3 H 63.



Werkszeichnung des Fahrgestells Krupp L 3 H 163. Das Maß 2.350 mm bezieht sich auf die Stoßstange: die vordere Spurweite betrug 1.740 mm. Dieser Typ wird in Werksunterlagen auch als "L 3 H 63 verstärkt" bezeichnet. Bei der Wehrmacht lief er als "m.gl.Lkw.(o)".

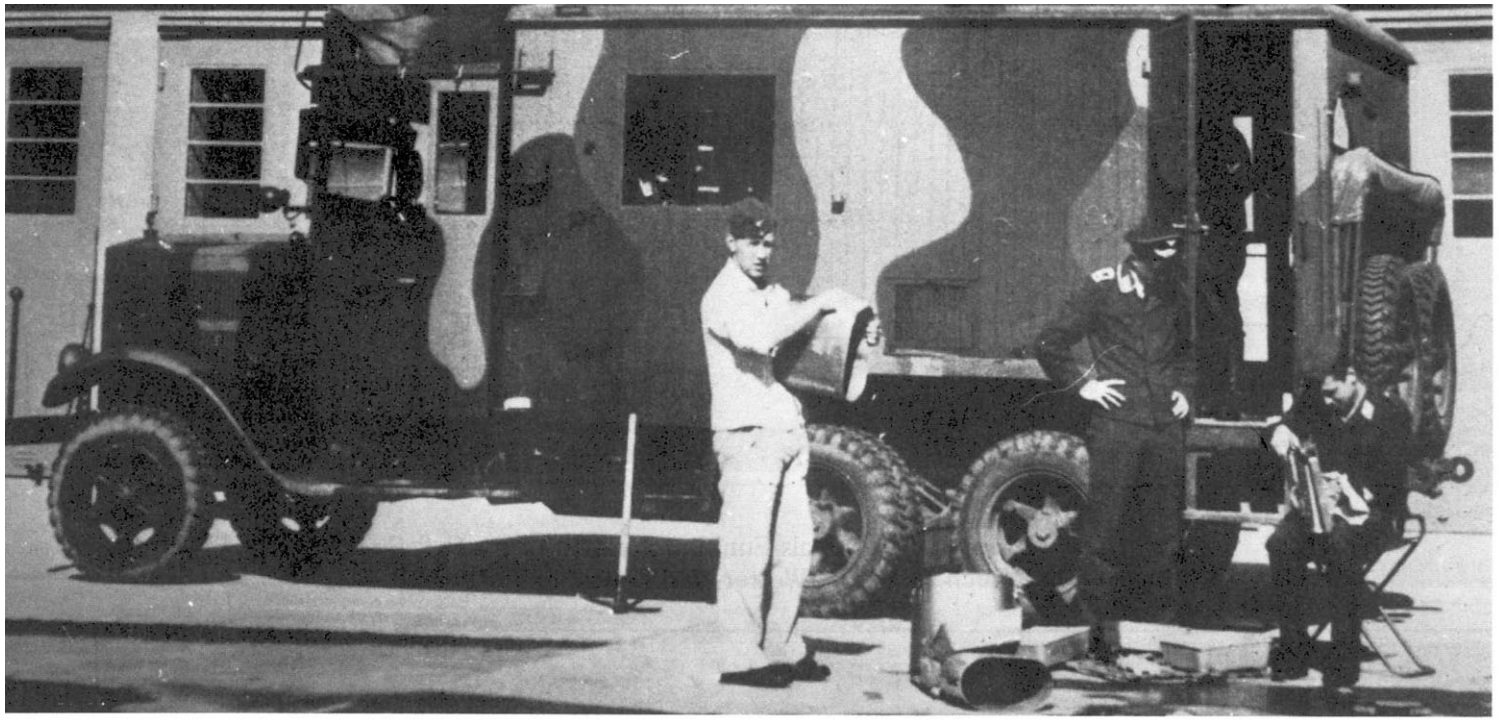




Oben:
Krupp L 3 H 163 als Funkhorchkraftwagen a (Kfz.72). Das Kfz.72 gab es auch als Funk-, Wetter- und Druckereikraftwagen.

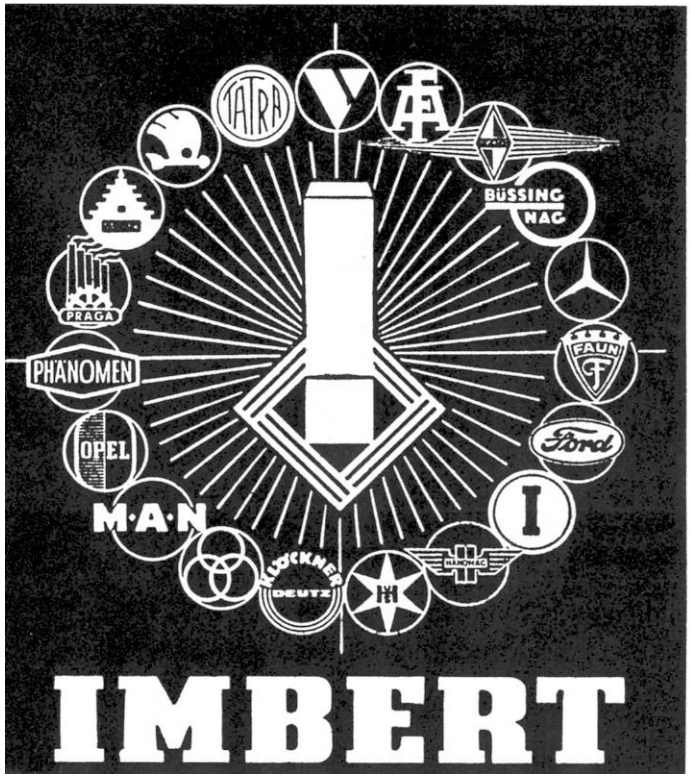
Links oben:
Krupp L 3 H 163 als Bildkraftwagen (Kfz.354). Besatzung: Ein Fahrer und sechs Mann.

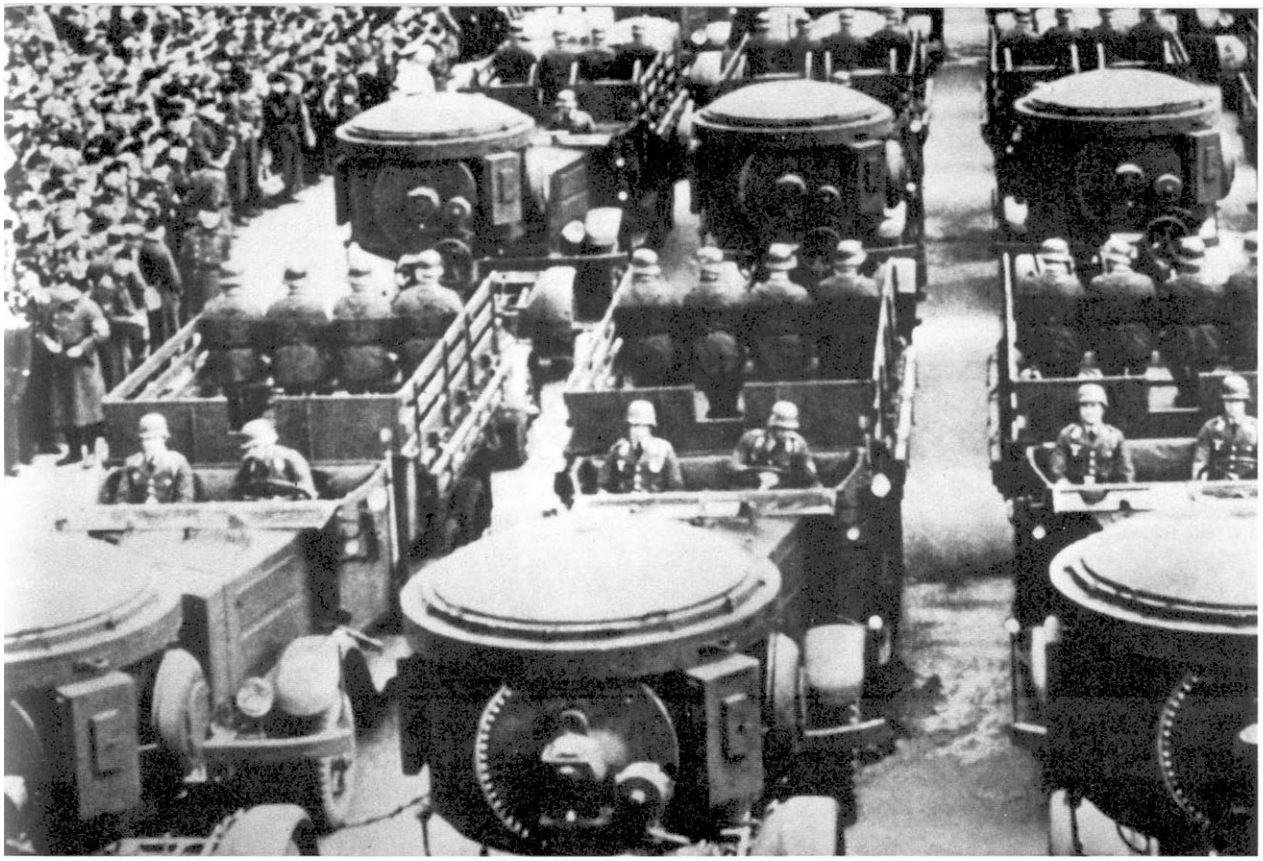
Links:
Ein Krupp L 3 H 163 auf einem russischen Feldflugplatz beim I.G. 51. Ausrüstung entweder als Kfz. 72 (FuKw) oder als Kfz. 301 (Fu.Mast.Kw.). Die Rauchsäule mit zwei Fußpunkten und der Stahlhelm des Soldaten, rechts, lassen auf einen erfolgreichen feindlichen Luftangriff schließen.



Links:
Der Krupp L 3 H 163 als Bildkraftwagen (Kfz.354) fand bei den Aufklärerverbänden der Luftwaffe Verwendung. Dieses Fahrzeug trägt noch Grau/Grün/Braun-Anstrich.

Unten:
Ein Krupp L 3 H 163 der Aufklärungsgruppe 25 im Rußlandwinter 1942/43. Mit größter Wahrscheinlichkeit ein Bildkraftwagen (Kfz.354).

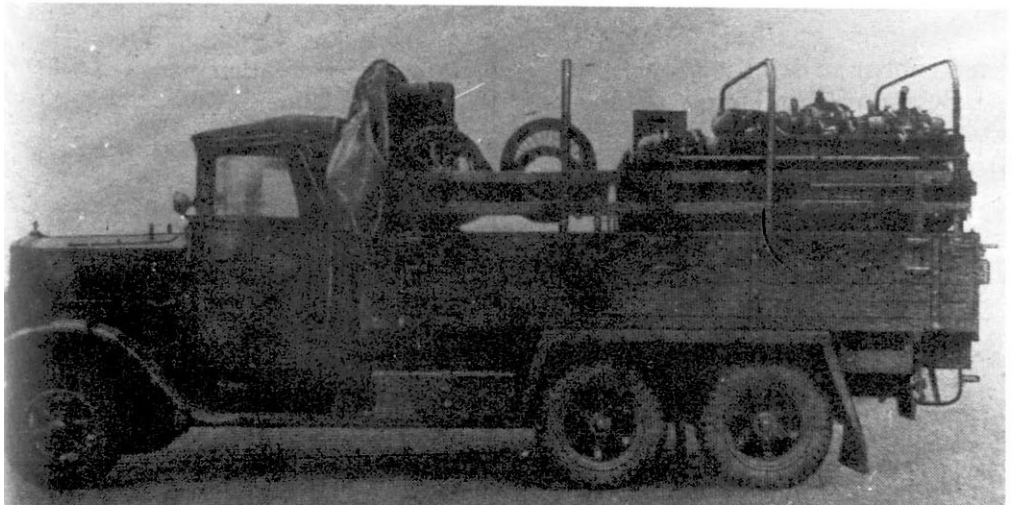


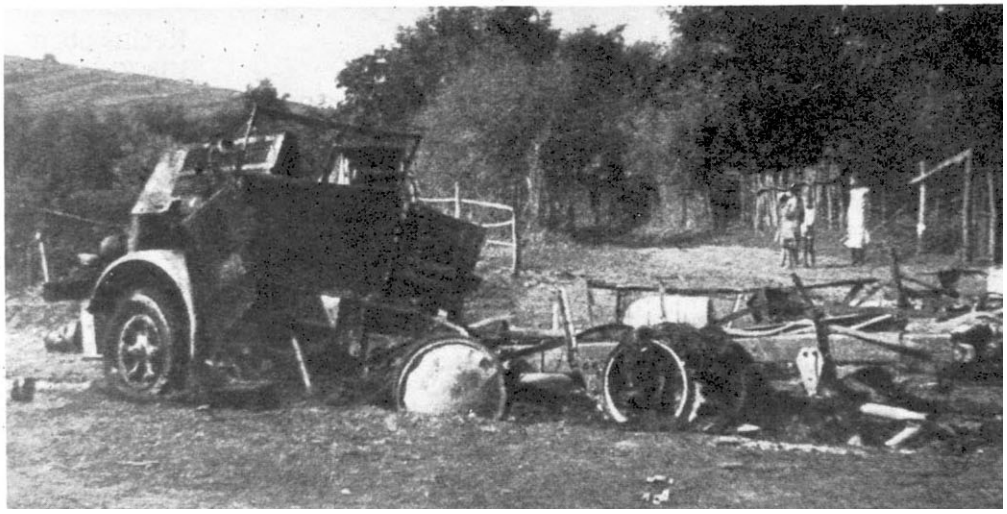


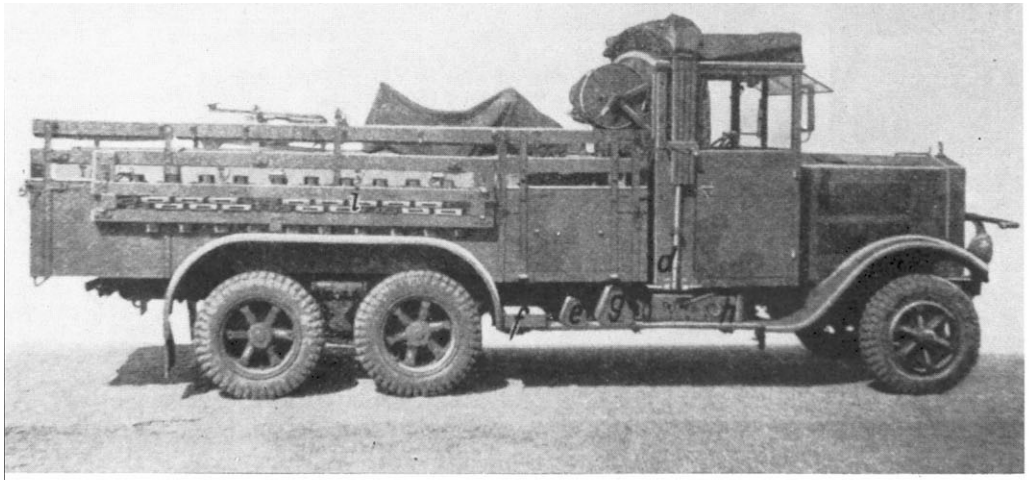
Links:
Mittlere Scheinwerferkraftwagen Krupp L 3 H 163 mit Scheinwerfer 150 cm auf Sd.Ah.104 bei Hitlers Geburtstags-Parade 1939 in Berlin. Diese Fahrzeuge hatten keine Kfz.Nr.

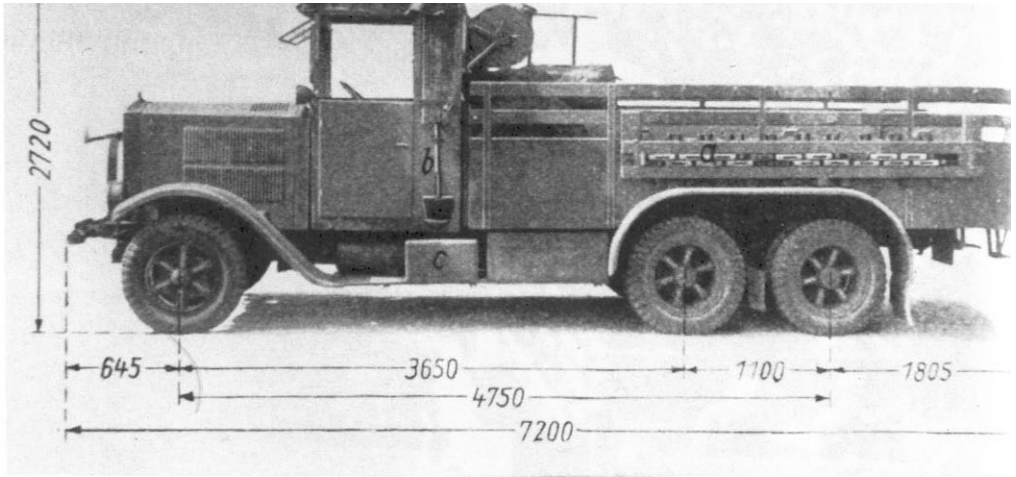
Links unten:
Krupp L 3 H 163 als Feldfernkabelkraftwagen; ein Fahrzeug ohne Kfz.Nr., da es ein reiner handelsüblicher "m.gl.Lkw.offen" war.

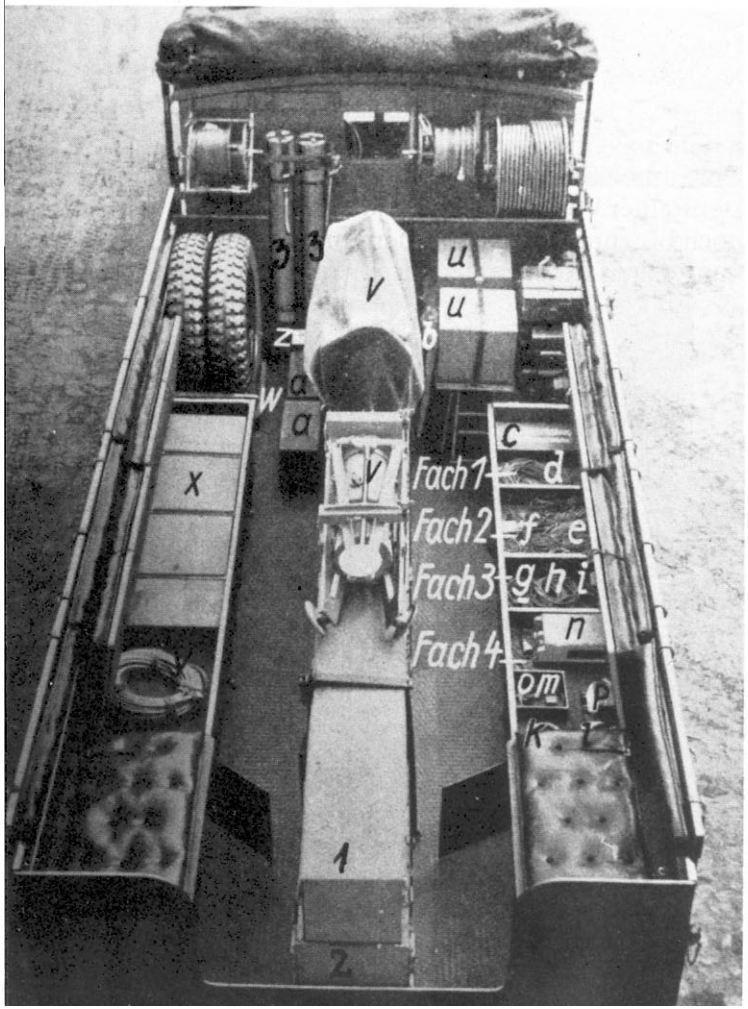
Unten:
Nach einem Bericht in "Die Wehrmacht 1941" hat dieser mit Treibstoff beladene Lkw, ein Krupp L 3 H 163, mitten in einem russischen Dorf durch Selbstentzündung Feuer gefangen. Der Fahrer konnte das lodernde Fahrzeug noch bis zum Dorfrand steuern und in Dekkung gehen, dann explodierte die Ladung.







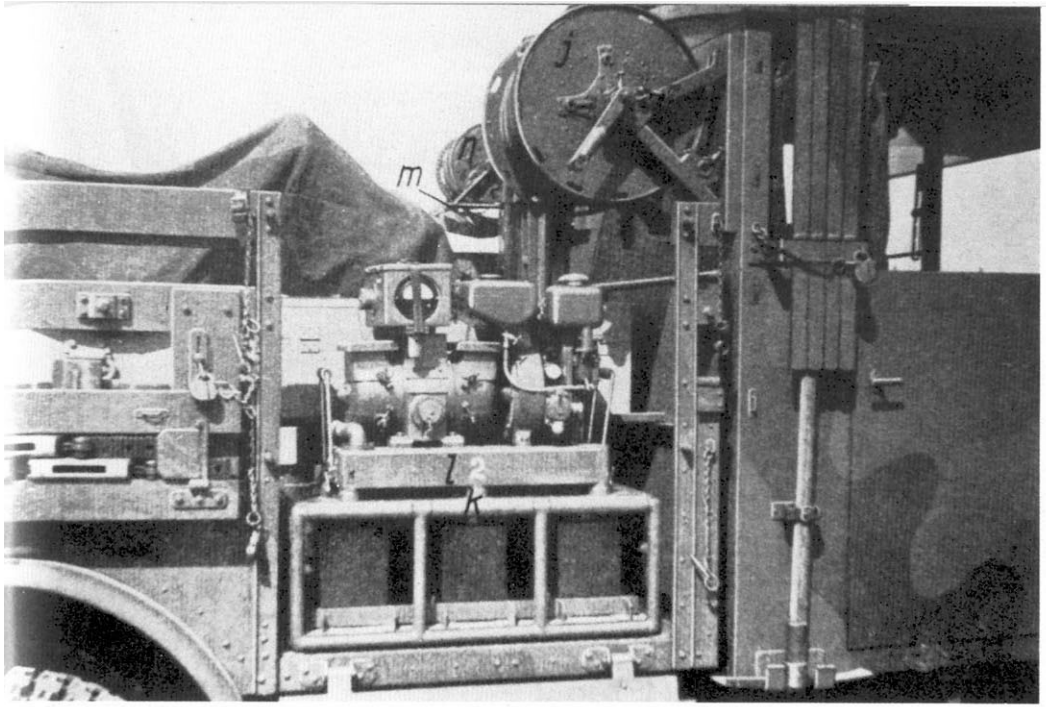




Links oben:
Krupp L 3 H 163 als Flakmeßtruppkraftwagen II(Kfz.74): d – lg. Kreuzhake, e – Kanister für Öl, f – Unterlegeklotz für Wagenwinde, g – Reservetank für Kraftstoff, h – Wagenwinde, i – Geländekette.

Rechts oben:
Ein Krupp L 3 H 63 (erkennbar an den Kühlrippen auf der Motorhaube) als Flakmeßtruppkraftwagen I (Kfz.74). Besatzung: Ein Fahrer und dreizehn Mann. a – Geländekette, b – Spaten, c – Akkumulator. Der Meßtrupp I gehörte zur Befehlsstelle I (Meßoffizier, Kommandogerät 36), Meßtrupp II zur Befehlsstelle II (Batterieoffizier, Kd.HilfsGer.35).

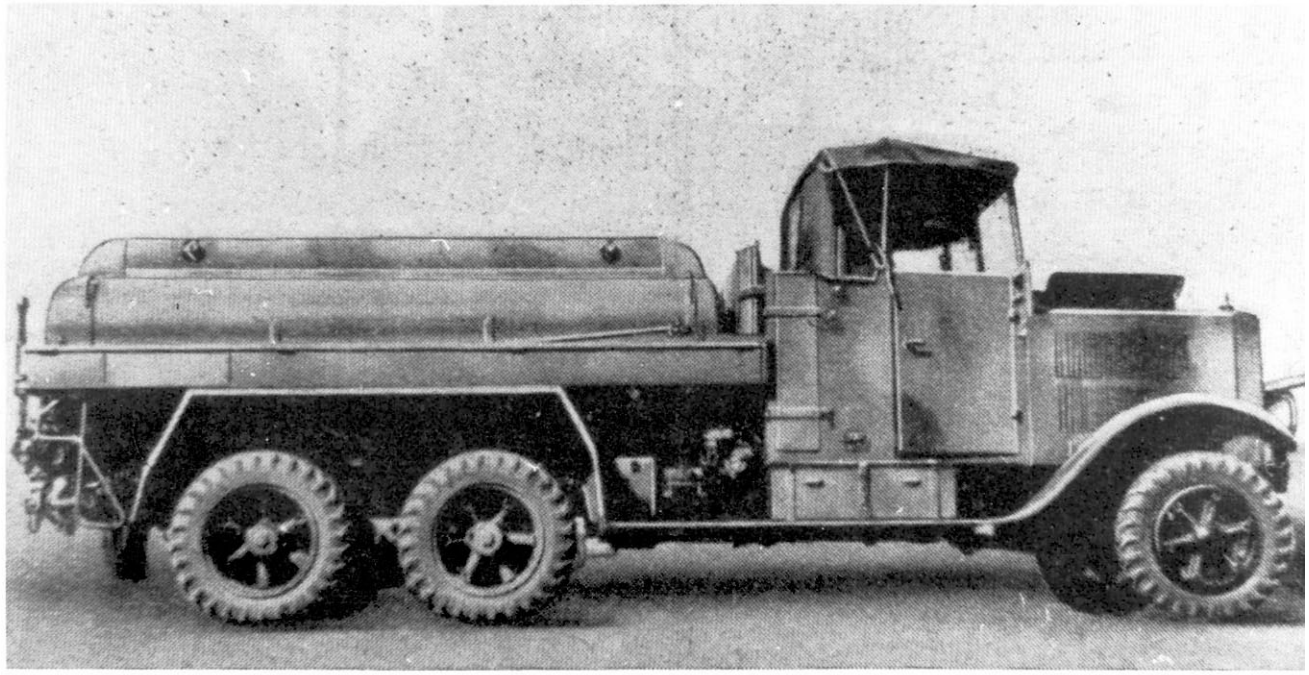
Links:
Ausstattung des Flakmeßtruppkraftwagen II (Kfz.74), Krupp L 3 H 163: 1 – Berichtigungsgerät zum Em 4 m R(H), 2 – Em 4 m R(H) (Raumbild-Höhenmesser), 3 – Gestell für Am 17, n – Fernsprechdrosselkasten für Hilfskommandogerät, u – Am 17(Auswanderungsmesser), v – Gestell zum Em 4 m R(H), x – Auffahrbohlen, z – Bleisammler 4 Bl. 25 für Beleuchtungsgerät zum Em 4 m R(H), a – Edisonsammler zum Fernsprechgerät für Kommandozwecke.



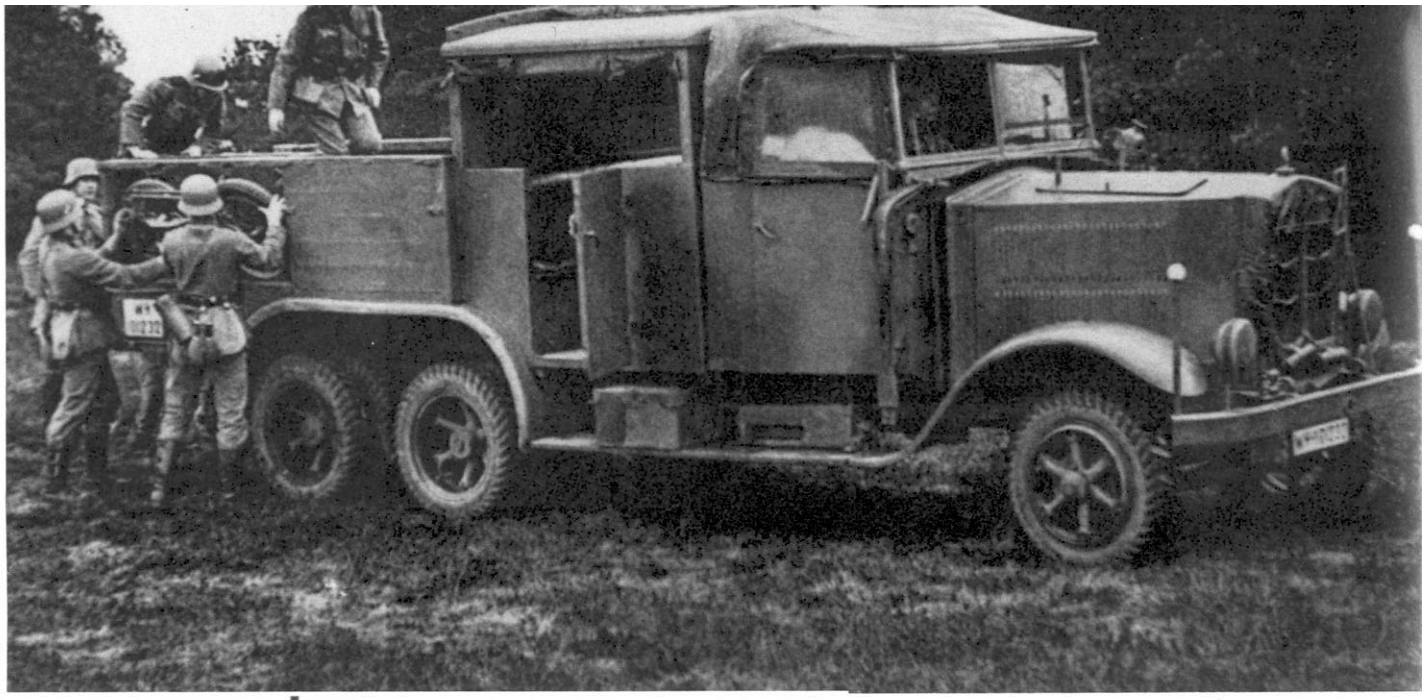
Links:
Flakmeßtruppkraftwagen II(Kfz.74), Krupp L 3 H 163: j – Kabeltrommel mit 50 m Stromzuführungskabel, k – Gestell mit drei Sammlern zum Maschinensatz, l – Maschinensatz, m – Rückentrage, n – Kabeltrommel mit Fernsprechhilfskabel (60 m).

Links unten:
Flakmeßtruppkraftwagen I (Kfz. 74), Rückansicht: n – Entfernungsmesser Em 4 R(H), o – Berichtigungsgerät zum Em 4 R(H), p – großes Stabszelt, q – Verteilerkasten, r – Zubehörkasten zum Em 4 R(H).

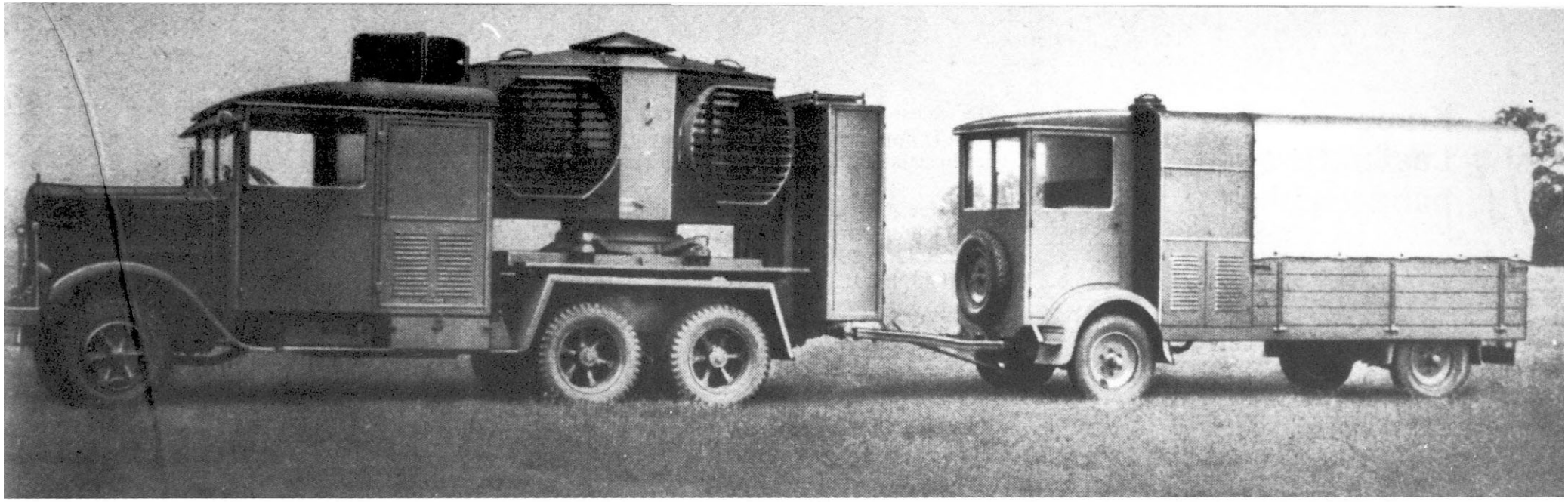
Unten:
Betriebsstoffkesselkraftwagen (Sd.Kfz.5) mit Fahrgestell des Krupp L 3 H 163; Nutzinhalt: 3.600 l.



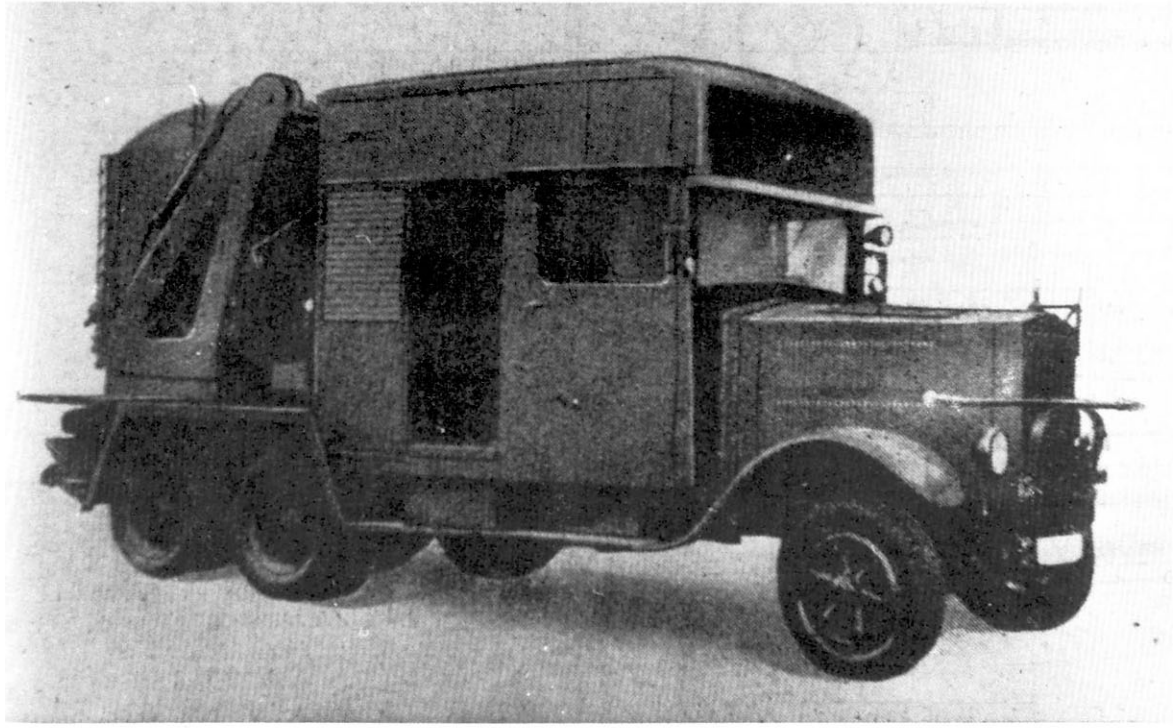
Rechts:
Ein interessantes Fahrzeug der Nebeltruppe, ein Krupp L 3 H 163, mit Doppelkabine. Abladen des Werferkarrens des 10 cm-Nebelwerfers 35, dessen Bedienung aus dem Werferführer und sechs Mann bestand. Die Planspriegel wurden an der Fahrerfront verstaut.
(WH 101 232)



Links:
An einem Bahnübergang, 1940, in Flandern. Ein Krupp L 3 H 163, bei dem man gut die Führung für das Zugseil und die einzeln auswechselbaren Kühler-Elemente sieht. Im Hintergrund ein Krupp L 2 H 143 als Kfz.69, gefolgt von einem Ford-V8-Lkw.



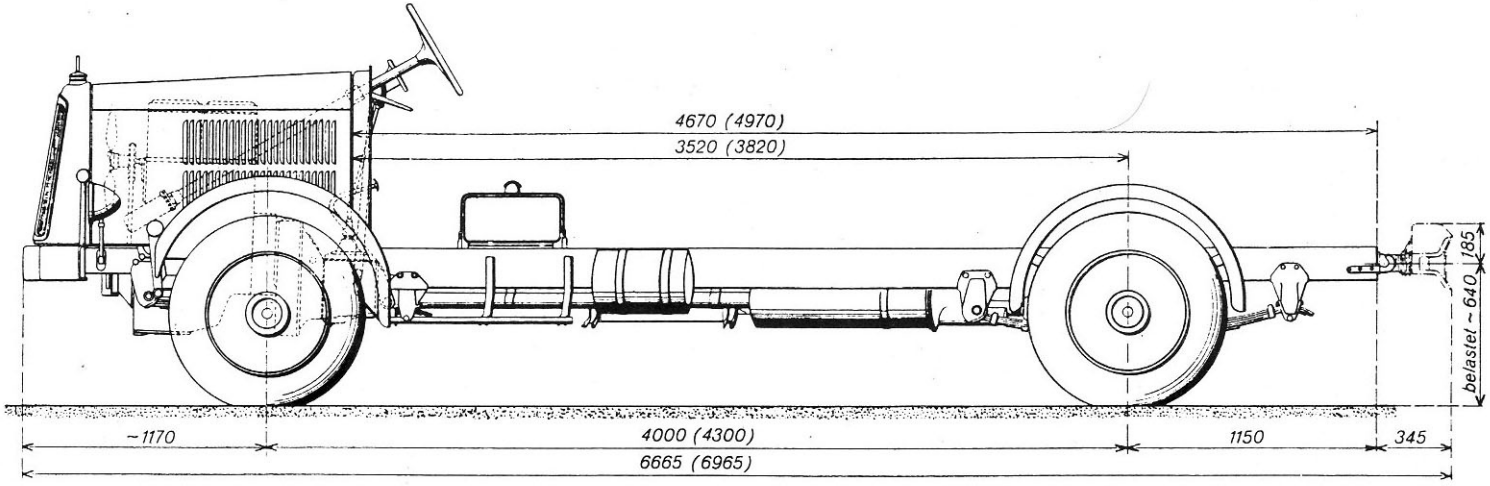
Oben:
Aufbau eines Landebahnscheinwerfers der Siemens-Schuckert-Werke auf dem Krupp L 3 H 163. Die Scheinwerfer konnten durch Scherenhebel angehoben werden.

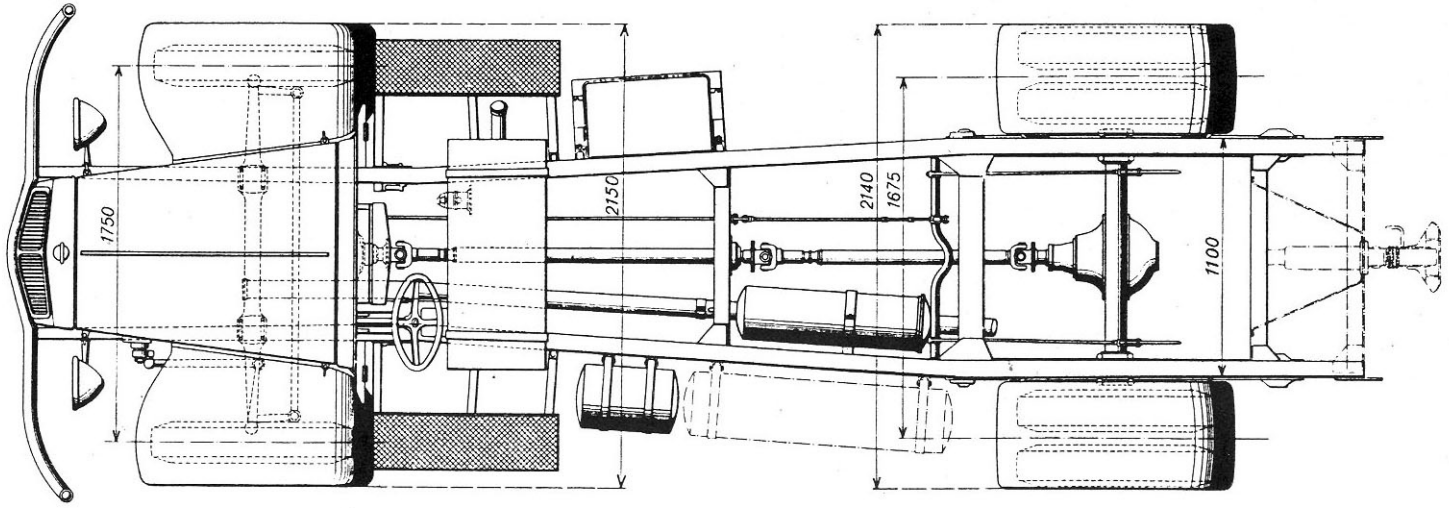


Links:
Landebahnleuchtkraftwagen (Kfz.353) mit Fahrgestell des Krupp L 3 H 163. Besatzung: Ein Fahrer und ein Begleiter.

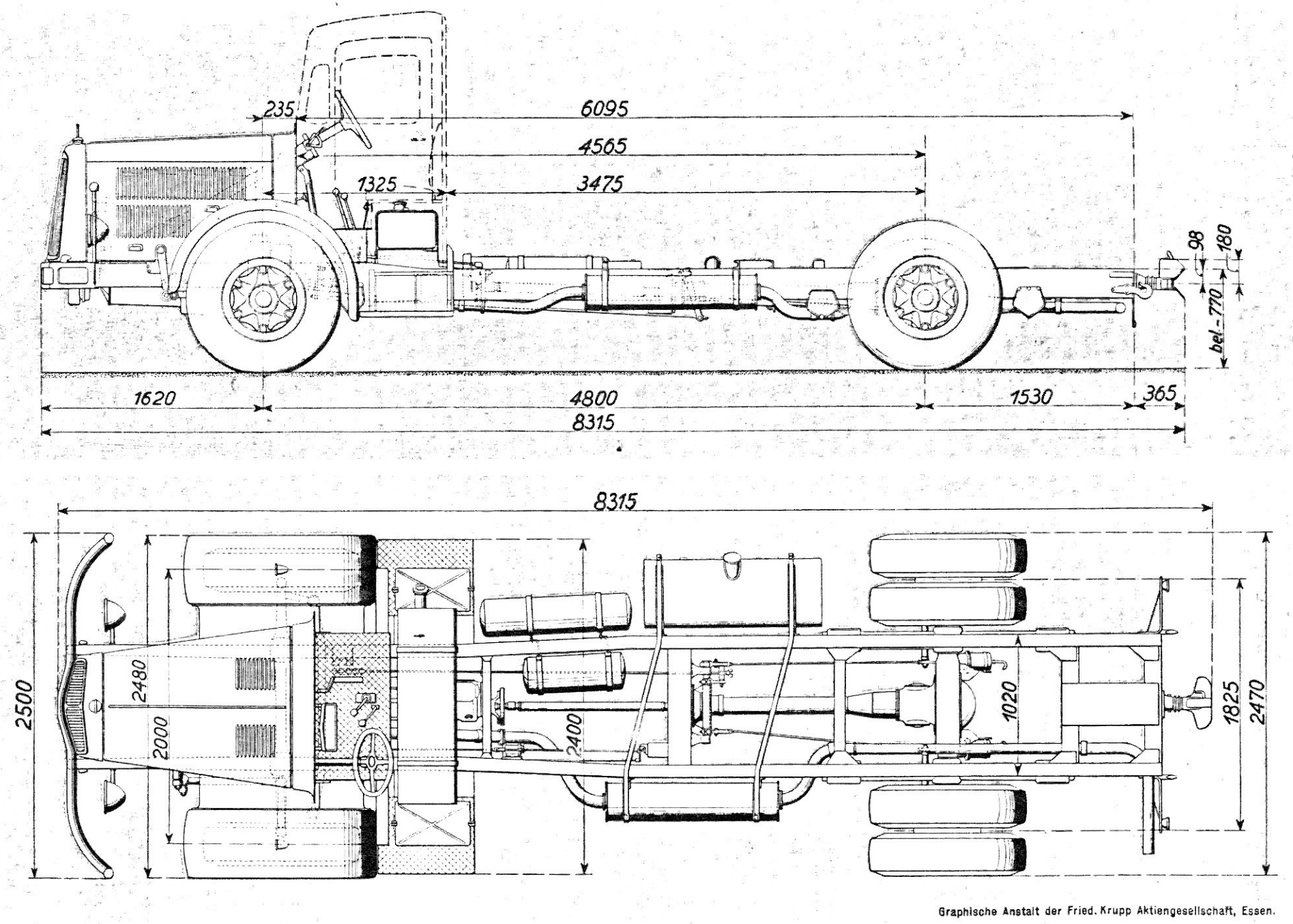
Krupp-Lastkraftwagen, handelsüblich

Die vielen zwangsverpflichteten Lkw der zivilen Transportunternehmen waren ein wichtiger Bestandteil der deutschen Nachschubtruppen.
Hier eine Auflistung von belegbar in den dreißiger Jahren gefertigten Krupp-Lkw:
LD 2 H 42, L 2 H 42, LD 2 H 142, LD 2 H 43, L 2 H 43, L 2 H 143.
LD 2,5 H 42, L 2,5 H 42, LD 2,5 H 142.
LD 3 M 22, L 3 M 22, LD 3 H 62, L 3 H 62, L 3 N 62, L 3 N 63, L 3 H 63, L 3 H 163.
LD 3,5 M 132, L 3,5 M 162, LD 3,5 M 222, L 3,5 M 242.
L 5 N 62.
LD 6,5 N 42, LD 6,5 N 342, L 6,5 N 62.



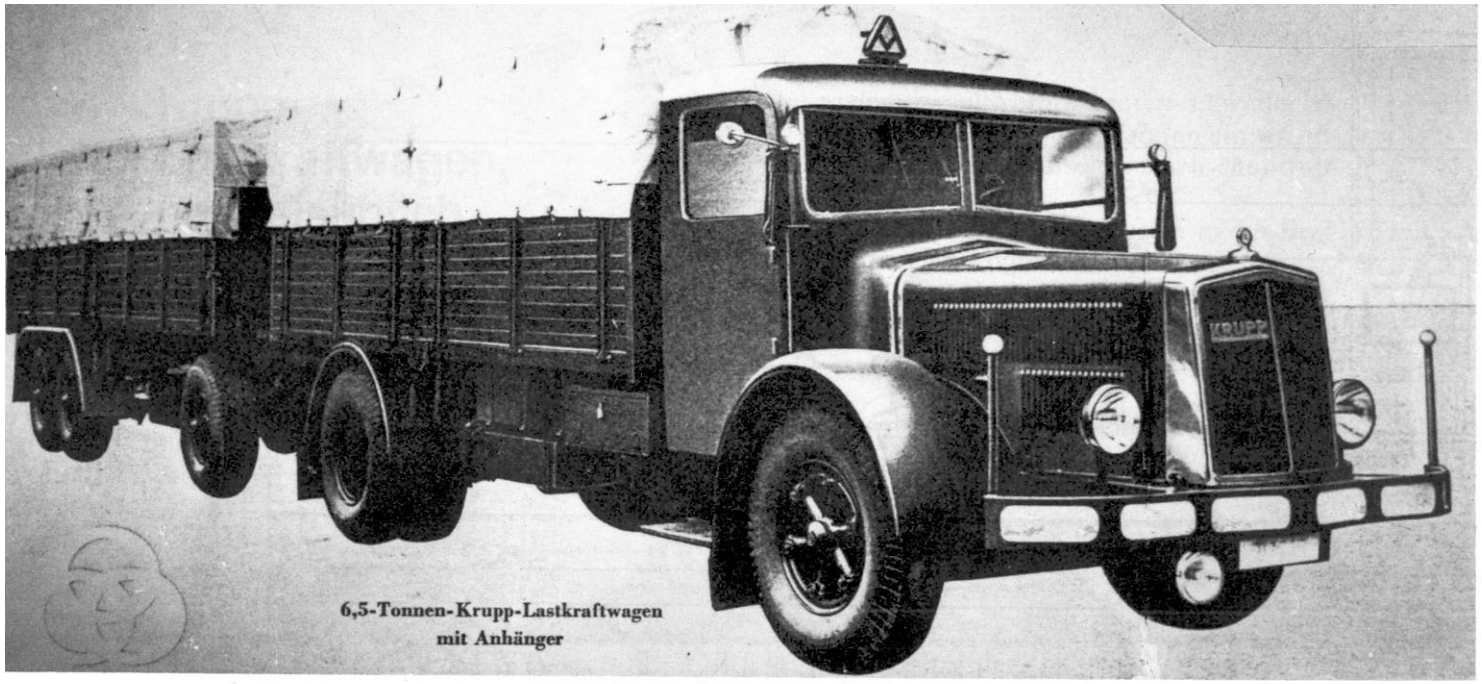


Werkszeichnung des Krupp LD 3,5 M 222 (60 PS Dieselmotor M 402) bzw. Krupp L 3,5 M 242 (75 PS Vergasermotor M 202).



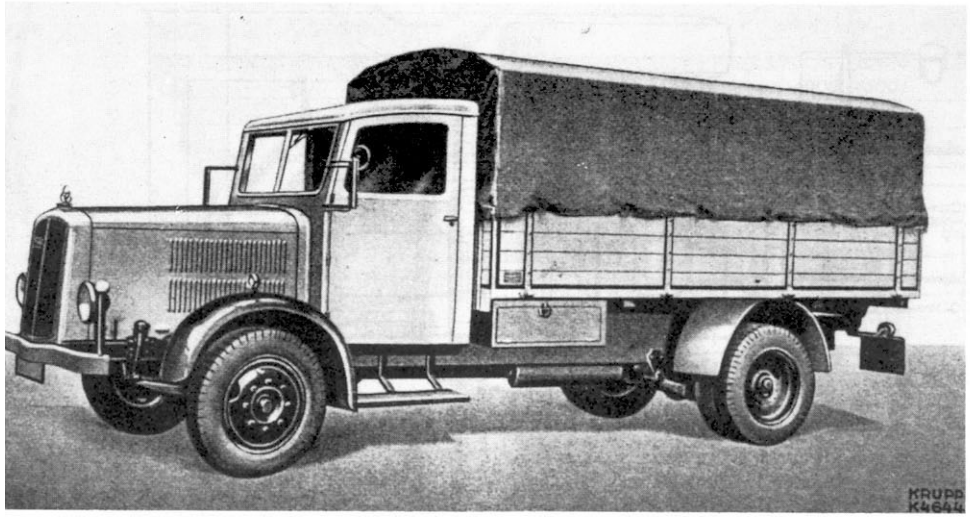
Graphische Anstalt der Fried. Krupp Aktiengesellschaft, Essen.

Werkszeichnung des Krupp LD 6,5 N 342 mit M 422 Dieselmotor, Lizenz Junkers, 125 PS.



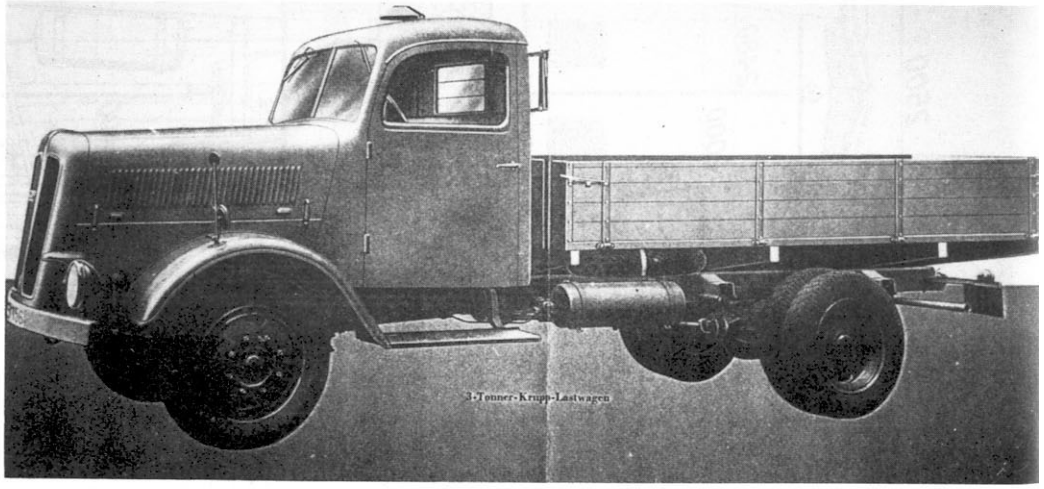
6,5-Tonnen-Krupp-Lastkraftwagen
mit Anhänger

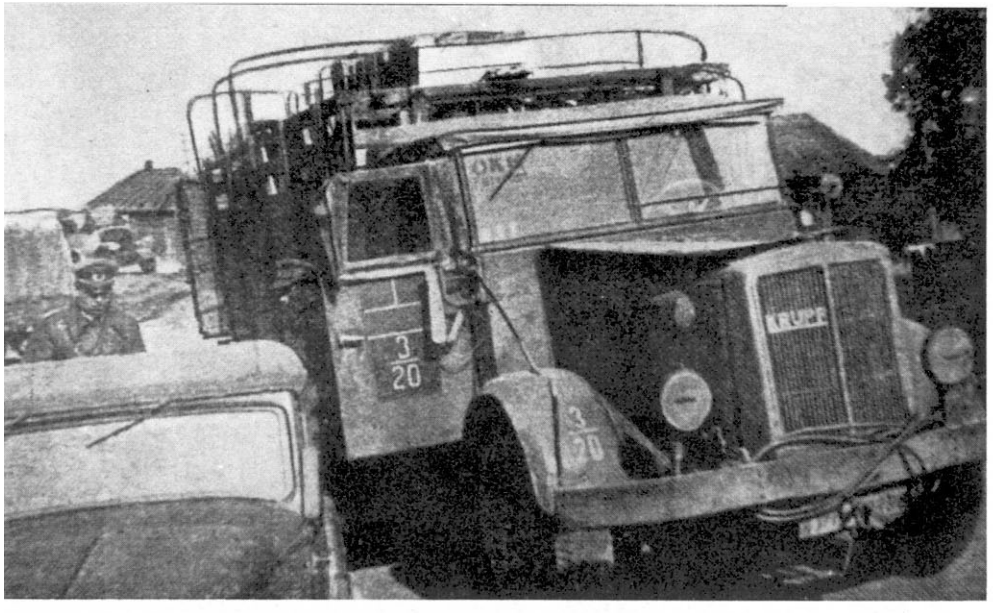
Links:
Der wichtigste Krupp-Lkw, der Großtransportraum-Verbände des Heeres war der 6,5-Tonner. Hier ein Krupp LD 6,5 N 342 mit M 422 Dieselmotor. In der D 635/5 vom 7. 7. 1943, "Kfz. im Winter", wird von den Krupp-Lkw., neben L 3 H 163 und L 2 H 143 nur noch der LD 6,5 N 242, der Vorgänger des gezeigten Typs, aufgeführt.



Oben:
Ein modern aussehender 3,5-Tonner des Kriegsjahres 1940: der LD 3,5 M 222 mit M 402 Dieselmotor. Das Fahrzeug war baugleich mit dem L 3,5 M 242 mit M 202 Vergasermotor.

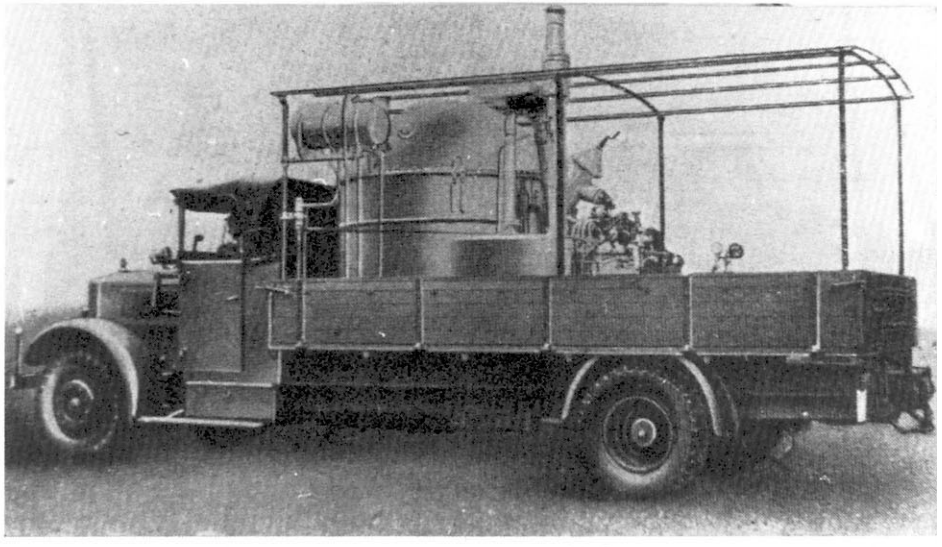
Unten: Für die Wehrmacht entwickelt, aber nicht eingeführt, wurde der Krupp LD 3 H 62 mit M 113 Dieselmotor (80 PS). Der Tarnscheinwerfer war bereits ab Werk angebracht.





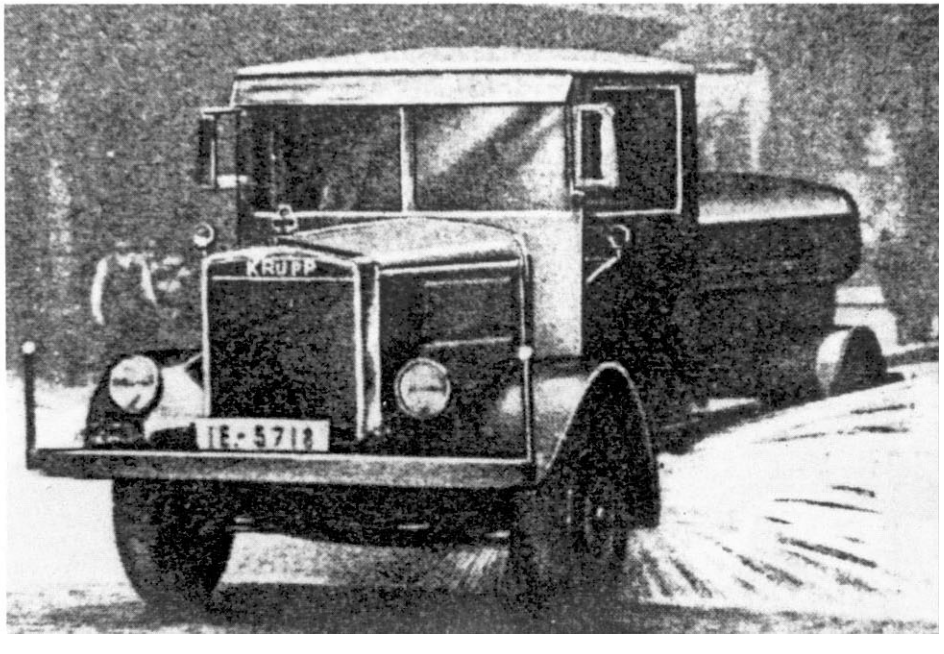
Laut Aufschrift auf der Windschutzscheibe, im Auftrag des OKW, dient dieser Krupp 3,5- oder 4,0-Tonner an der Ostfront. Dieser Typ ist gut an der Beule an der rechten Motorseite zu erkennen. Verursacht wurde diese durch den "Ansaug-Schalldämpfer-Luftfilter" des Dieselmotors M 412, Lizenz Junkers, 90 PS. (oben)

Angehörige des NSKK wienern einen Krupp 3-Tonner; entweder einen LD 3 M 22 (Dieselmotor M 401), oder einen L 3 M 42 (Vergasermotor M 202). (unten)



Oben:
Sauerstoff-Kesselkraftwagen (Kfz. 317), auf dem Fahrgestelle des handelsüblichen Krupp 5-Tonners mit Vergasermotor M 12, 6 Zyl., 100 PS.

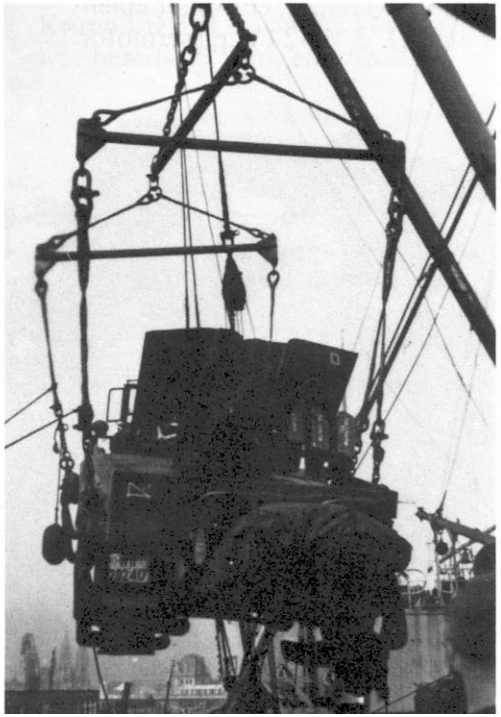
Unten:
In den Zwanziger Jahren baute Krupp eine Vielfalt von Kommunalfahrzeugen, wie diesen 3 m^3 Spreng- und Spülwagen auf dem Fahrgestell des 5-Tonners. Viele dieser Fahrzeuge wurden exportiert, besonders auch in die Sowjetunion.



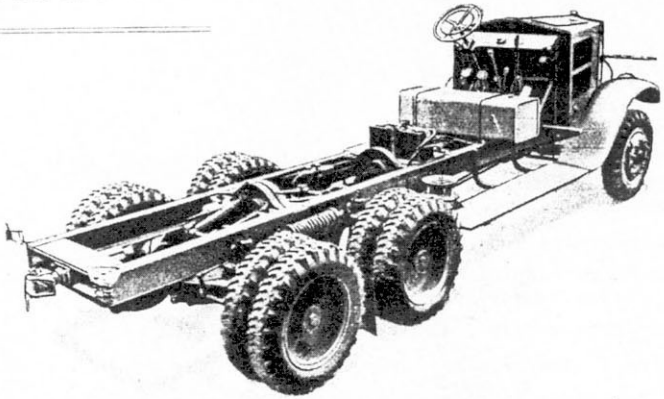
Oben: Bei der Panzerjäger-Abteilung 44 (1. Gebirgs-Division) gab es eine Reihe von Protzkraftwagen mit fest aufgebauter 3,7 cm-Pak (Truppenumbau). Hier feuert ein derartiges "Sturmgeschütz" am 12. 6. 1940 bei Chateau Tierry auf das jenseitige Marne-Ufer. Beachte die Formstahlkonstruktion mit der darauf verzurrten Radnabe, den seitlich angebrachten Holm und die Aufbewahrung der Pak-Räder. Dem geringen Hinterradabstand nach handelt es sich um einen Krupp L 2 H 43.

Unten und unten Mitte: "Gegen Engelland" führte die Panzerjäger-Abteilung 44 noch am 9. 10. bis 14. 10. 1940 Verladeübungen bei Boom/Antwerpen durch. Einige Protzkraftwagen wurden von der Truppe mit ebener Schießbühne, verstärktem Rahmen, sowie Munitions- und Gepäckaufnahme am Heck ausgerüstet.

Einmarsch der Panzerjäger-Abteilung 44 in Celje/Save im April 1941. Ein Krupp L 2 H 43 mit fest aufgebauter 3,7 cm-Pak und verbreitertem Schutzschild. Beachte den hochgestellten Tarnscheinwerfer und die MP 28/11 auf der Windschutzscheibe.



FRIED. KRUPP A.-G.
Essen



KRUPP-DREIACHS-GELÄNDEWAGEN — TYP „L 3 H 163"

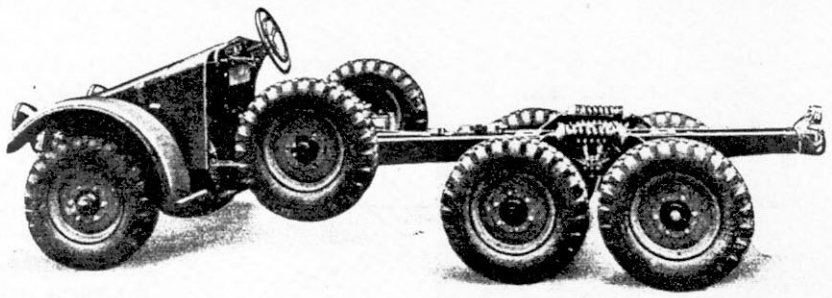
MOTOR, GETRIEBE, HINTERACHSE, VORDERACHSE, LENKUNG

Motor: Fabrikat, Typ	Krupp M 12
Zylinderzahl	6, in Reihe
Bohrung	100 mm
Hub	160 mm
Verdichtungsverhältnis	1:5,5
Hubraum	7540 cm³
Gebremste Höchstleistg.	110 PS b. 1600 U/min
Gußform der Zylinder	Block
Ventilanordnung	hängend
Nockenwellenantrieb	Stirnräder, schrägverzahnt
Kurbelwellenlager	7 Gleitlager, das hintere doppelt
Kolbenwerkstoff	Aluminiumlegierung
Ölreiniger	Hirth
Zündung: Art	Magnet
Fabrikat, Typ	Bosch JR 6
Zündfolge	1—5—3—6—2—4
Zündverstellung	von Hand
Anlasser	Bosch BNF 2,5/12 R 9
Lichtmaschine	Bosch RKE 130/12
Batterie	Varta 12 V, 105 Ah
Vergaser	Solex, horizontal
Luftreiniger	Delbag, ölbenetzt
Kraftstofförderung	Membranpumpe
Kühlung	Wasserpumpe
Kupplung	Einscheiben, trocken
Getriebe	ZF-Aphon Gb 45 L mit Zusatzgetriebe
Gangzahl	8 vorw., 2 rückw.
Getriebeuntersetzungen	1:12,5; :6,8; :3,84, :2,23; :4,43; :2,4; :1,35; :0,79; rückw. 1:15,2; :5,35
Höchstgeschwindigkeit	50 km/Std.
Schubübertragung	Schubstangen
Antrieb	Mittel- und H.-Achse
Hinterachsuntersetzung	1:6,33
Vorderachse	Faustachse
Lenkung und Anordnung	Schraube, links
Wendekreisdurchmesser	15,4 m

RAHMEN, FEDERUNG, BREMSEN, RÄDER, MASSE, GEWICHTE

Federn: vorn	Halbfedern längs
hinten	Schraubenfedern
Schmierung	Hochdruckfett, Lub
Vierradbremse: Fabrikat	Knorr
Wirkungsweise	Druckluft
Bremsart der Räder	Innenbacken
Fußbremse wirkt auf	mittlere u. hint. Räder
Handbremse wirkt auf	mittlere u. hint. Räder
Räder: Fabrikat	Hering od. Kronpr.
Art	Stahlblechscheiben
Reifen: vorn	7,25—20 extra
Mitte, hinten	7,25—20 extra ×2
Spurweite: vorn	1740 mm
Spurweite: Mitte, hinten	1729 mm
Radstand:	
Vorder- bis Mittelachse	3650 mm
Mittel- bis Hinterachse	1100 mm
Rahmenoberkante über Boden, vollbelastet	760 mm,
Bodenfreiheit	265 mm, Hinterachse
Gewicht des Fahrgestells	3500—3900 kg
des offenen Aufbaus	1000 kg
Tragfähigk. d. Fahrgest.	3700 kg als Geländefahrzeug, 5700 kg als Straßenfahrzeug
Kraftstoffverbrauch	30 l/100 km
Ölverbrauch	0,8—1 l/100 km
Kurbelrückschlagsicherg.	Abschnappkupplung

FRIED. KRUPP A.-G.,
Essen



KRUPP-DREIACHS-GELÄNDEWAGEN — TYP „L 2 H 43"

MOTOR, GETRIEBE, HINTERACHSE, VORDERACHSE, LENKUNG

Motor: Fabrikat, Typ	Krupp M 304
Zylinderzahl	4, je 2 gegenläufig
Bohrung	90 mm
Hub	130 mm
Verdichtungsverhältnis	1:5,2
Hubraum	3308 cm³
Gebremste Höchstleistg.	60 PS b. 2500 U/min
Gußform der Zylinder	einzeln
Ventilanordnung	hängend
Nockenwellenantrieb	Stirnräder, schrägverzahnt
Kurbelwellenlager	2 Gleitlager
Kolbenwerkstoff	Aluminiumlegierung
Ölreiniger	A. C.
Zündung: Art	Magnetzünder
Fabrikat, Typ	Bosch
Zündfolge	1—3—2—4
Zündverstellung	von Hand, autom.
Anlasser / Lichtmaschine	Siemens-Schuckert-Lichtanlasser LAK 300 K/5
Batterie	Varta 12 V, 75 Ah
Vergaser	Solex BFLH 40, hor.
Luftreiniger	Elektron, ölbenetzt
Kraftstofförderung	Kolbenpumpe
Kühlung	Luft mit Gebläse
Kupplung	Einscheiben, trocken
Getriebe	ZF-Aphon Gb 35 L m. Zusatzgetr. GG 35
Gangzahl	8 vorw., 2 rückw.
Getriebeuntersetzungen	1:12,2; :2,96; :6,37; :2,22; :5,5; :1,59; :3,52; :1; rückw. 1:15,5; :7
Höchstgeschwindigkeit	70 km/Std.
Schubübertragung	Doppelschwingen aus Stahlrohr
Antrieb	Mittel- u. Hinterachse
Hinterachsuntersetzung	1:5,25
Vorderachse	Faustachse
Lenkung und Anordnung	Schnecke, links
Wendekreisdurchmesser	10 m, außen

RAHMEN, FEDERUNG, BREMSEN, RÄDER, MASSE, GEWICHTE

Federn: vorn	Halbfedern längs
hinten	Schraubenfedern
Schmierung	Hochdruckfett, Lub
Sechsradbremse:	
Fabrikat	Ate-Lockheed
Wirkungsw.	Öldruck
Bremsart der Räder	Innenbacken
Bremsart des Getriebes	Außenband
Fußbremse wirkt auf	sechs Räder
Handbremse wirkt auf	Getriebe
Räder: Fabrikat	Hering o. Kronprinz
Art	Stahlblechscheiben
Reifen: vorn, Mitte, hint.	7.50—17 extra
Spurweite: vorn	1580 mm
Mitte, hinten	1555 mm
Radstand:	
Vorder- bis Mittelachse	2470 mm
Mittel- bis Hinterachse	860 mm
Rahmenoberkante über Boden: vollbelastet	640 mm
Bodenfreiheit	255 mm, Mitte und Hinterachse
Gewicht d. Fahrgestells	1700 kg
Tragfähigk. d. Fahrgest.	1800 kg als Geländefahrzeug
Kraftstoffverbrauch	18 l/100 km
Ölverbrauch	0,6 l/100 km
Kurbelrückschlagsicherg.	vorhanden

Suche folgende TRUPPENGESCHICHTEN:
A. Bollmann/H. Flörke: Das Infanterie-Regim. 12; H. Löhdorf: IR 58 1935–1945; E. Ratz: Geschichte des Infanterie-Regim. 412 1939–1945; H. Freter: Fla nach vorn!; H. Olbrich: Geschichte des Korps-MG-Bataillons 417 "Mark" 1944–1945; H. Kersch: 2. Kp/PzRgt 1; Neumann/Roggenbau: Panzer gestern und heute; F. J. Strauß: Geschichte des 3. und 4. Panzer-Regiments.
Angebote an: Eberhard Georgens
Am Schäfersee 39 1000 Berlin 51

AN ALLE UNSERE DEUTSCHEN KUNDEN:
Wir haben nicht mit so vielen Kataloganfragen gerechnet. In wenigen Wochen wird unser neuer, umfangreicher, deutschsprachiger Katalog vorliegen, und wir übersenden Ihnen diesen dann sofort.
VAN DIJK MILITAIR VERSANDHAUS
Pionier 6
9602 H.R. Hoogezand
Niederlande
Telefon: (0) 5980–26235

ACHTUNG SAMMLER VON UNIFORMEN, RANGABZEICHEN usw.:
Größtes Spezial-Versandhaus Europas:
VAN DIJK MILITAIR VERSANDHAUS
Pionier 6
9602 H.R. Hoogezand
Niederlande
Telefon: (0) 5980–26235
Wir bieten an: Bücher Men at arms, Blender Series usw., auch 100 mm-Zinnfiguren Volksgrenadier (von diesen Modellen werden nur 500 produziert). Wir kaufen auch Militaria an (zahlen Höchstpreise). Fordern Sie unseren Katalog (deutsch) an (Schutzgebühr DM 5,--, wird mit erster Bestellung verrechnet)!

VORSCHAU
In Vorbereitung sind folgende WAFFEN-ARSENAL-Bände:
- He 280
- Königstiger (2. Band)
- Ju 52 (2. Band)
- Der russ. Kampfpanzer T-34
- Ford im Kriege
- Deutsche Kampfpanz. 1. WK
- Me 163 (2. Band)

Als Sonderhefte:
- Raketen der NATO
- Leopard-Familie

DIE KAMPFPANZER DES WARSCHAUER PAKTES
W. Schneider
Die erste Publikation dieser Art über die Kampfpanzer der UdSSR und ihrer Verbündeten. Eine Bild/Text-Darstellung, mit der die Stärke und Kampfkraft der Warschauer Paktstaaten überschaubar wird. Aktuelle Fotos, präzise Texte, Tabellen usw. 52 S. - ca. 100 Abb. - 14,80 DM

Suche MODELLBAUSÄTZE:
1) Bandai 1:48 – US-Geschütz "Long Tom"
2) dito – Mercedes Diesel L 3000 S mit Kastenaufbau
3) Lindberg 1:50 – Panzer "Stalin II"
2) und 3) evtl. auch als Fertigmodell, wenn exakt gebaut.
Kurt Sarrazin
Am Hang 10 5860 Iserlohn

Suche DAS WAFFEN-ARSENAL
Tiger: Band 31 (2. Heft), Panther: Band 12 und 33 (2. Heft), Königstiger: Band 25
Angebote unter Rückzahlung des Portos an:
Joseph Redmond, 9 Burrindale, Pollerton, Carlow, Ireland

BESONDERE MODELLE FÜR BESONDERE MENSCHEN !

Alles was verrückt und ausgefallen ist - zivil oder militärisch!

"Normales" gibt's bei uns nämlich nur auf Sonderwunsch! Sondermodelle sind dagegen normal.

Zirkusfahrzeuge für Straße und Schiene, Abziehbilder, Beschriftungen, Panzerzüge, militärische Eisenbahnfahrzeuge, Spezialanfertigungen, Eisenbahnwagen für Sondereinsätze: z. Bsp.: DRK, THW, Polizei, ADAC, Post, Zirkus etc.

Handarbeitsmodelle (Spur I - BR 23 - z. Bsp. ab 6950,- DM !!!)

Jetzt neu: Panzer & Militärfahrzeuge in Spur N und Z
Zirkus & Sonderfahrzeuge in Spur N und Z

Und (fast) Alles in (fast) allen Spurweiten: Z, N, H0, 0, I

Ausführlicher Katalog: 5,- DM / kleines Info: 1,90 DM

Bitte bei Anforderung Ihre Spurweite, Name und vollständige Anschrift nicht vergessen.

JANN-MODELL Mainzer Straße 146
International Model Trading Services 6600 SAARBRÜCKEN, 3
Modellbahnbau

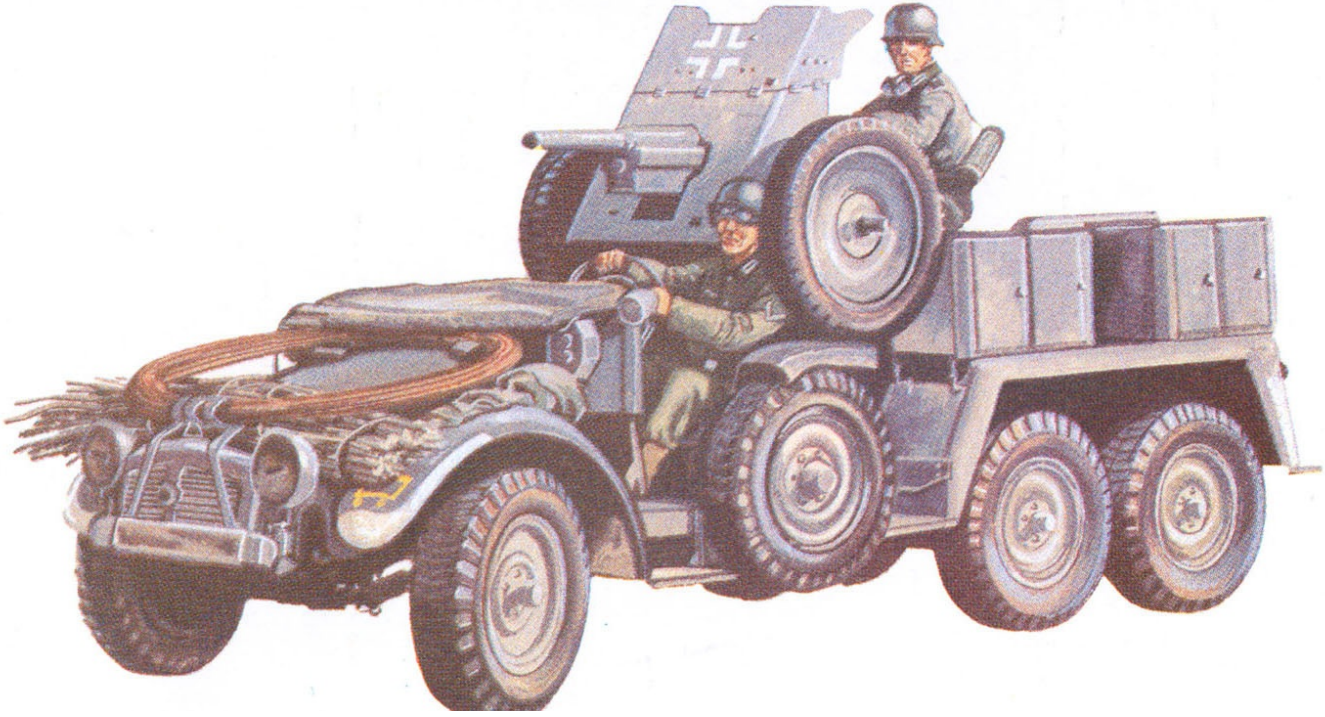
Der erste lückenlose Überblick über die Landfahrzeuge der Streitkräfte der Bundeswehr von Beginn an. Ca. 1.000 Abbildungen, davon ein Teil in Farbe – 420 Seiten – Format 17 x 24 cm – Leinen mit farbigem Schutzumschlag – 68,-- DM

Griechenland, April 1941. Ein Krupp L 3 H 163 hinter einem Einheits-Diesel. Dahinter ein leichter Einheits-Pkw als Funk-Kw. (Kfz.2) und Zugkraftwagen mit schweren Feldhaubitzen.

PODZUN-PALLAS-VERLAG GmbH · 6360 Friedberg 3 (Dorheim)

Вернуться к оглавлению

Oben:
Krupp L 2 H 143, Baujahr 1938, von Herrn Hahn, Essen, beim Restaurieren. Bei dieser Aufnahme erkennt man deutlich, daß die Zylinderköpfe des Boxermotors bis unter die Kotflügel ragen.

Oben rechts:
Der restaurierte und fahrbereite Krupp L 2 H 143 einer englischen Interessengruppe. Das Helmwappen führte die Pz.Gren.Div. "Großdeutschland"; die Burgmauer ist ein persönliches Symbol. Das taktische Zeichen bedeutet "Artillerie, mot.".

Rechts:
Frankreich 1940, Krupp L 2 H 143 mit verlasteter 3,7 cm-Pak als ungepanzertes "Sturmgeschütz".